



NEUES C-KLASSE
CABRIO



NEUER AMG
GT R



NEUES GLC COUPÉ

MERCEDES MACHT SICH BREIT IN ALLEN KLASSEN

NEUES E-KLASSE
COUPÉ



TOP
25

DEUTSCHLANDS BELIEBTESTE AUTOS
IN DER KAUFBERATUNG



S. 32

ENDLICH VW BAUT EINEN
DEUTSCHEN PRIUS

HYBRID-
SPEZIAL



S. 20

OPELS NEUES ELEKTROAUTO
MIT 320 KM REICHWEITE

OFFIZIELLE
BILDER

ENTHÜLLT:
IDIOTENTESTS
WERDEN MASSIV
AUSGEWEITET

S. 62

BMW M2
NOCH SCHÄRFER

S. 26

DER BABY-TIGUAN!
NEUER SEAT-
SUV ATECA



S. 28



S. 16

NEUER
AUDI A5

KOMMT SCHON IM MAI!



BMW M2 Performance





RENAULT
Passion for life

Renault CAPTUR

Nutze jede Sekunde.



Raus ins Leben.

schon ab **119,- €** monatlich
0 % Finanzierung inkl. 5 Jahren Garantie¹

Renault Captur Life ENERGY TCe 90: Fahrzeugpreis² 14.040,- € inkl. Renault flex PLUS Paket¹ im Wert von 540,- €. Bei Finanzierung: nach Anzahlung von 560,- € Nettodarlehensbetrag 13.480,- €, 60 Monate Laufzeit (59 monatliche Raten à 119,- € und eine Schlussrate von 6.459,- €), Gesamtlauflistung 50.000 km, eff. Jahreszins 0,00 %, Sollzinssatz (gebunden) 0,00 %, Gesamtbetrag der Raten 13.480,- €. Gesamtbetrag inkl. Anzahlung 14.040,- €. Ein Finanzierungsangebot für Privatkunden der Renault Bank, Geschäftsbereich der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Gültig bis 30.04.2016 bei allen teilnehmenden Renault Partnern.

Renault Captur Life ENERGY TCe 90: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 6,0/4,5/5,1; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 114. Renault Captur: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 5,6-3,6; CO₂-Emissionen kombiniert (g/km): 127-95 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

¹ 2 Jahre Renault Neuwagengarantie und 3 Jahre Renault Plus Garantie (Anschlussgarantie nach der Neuwagengarantie) für 60 Monate bzw. 50.000 km ab Erstzulassung gem. Vertragsbedingungen. ² Abbildung zeigt Renault Captur Intens mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Chefredakteur
BERND WIELAND



KAUFPRÄMIE HIN ODER HER: NUR GELD VOM STAAT WIRD DAS E-AUTO ETABLIEREN

EINE GLASKUGEL, groß und rund wie ein Fußball, die würde uns jetzt guttun. Vielleicht könnten wir in ihr sehen, wie es weitergeht auf unseren Straßen. AUTO BILD weiß viel, aber der Antrieb der Zukunft ist mehr denn je eine Angelegenheit für professionelle Hellseher. Nachdem der Elektropipfel im Kanzleramt noch immer keine Klarheit über Förderanreize von Stromfahrzeugen gebracht hat, müssen wir uns weiter gedulden. Auch wenn nicht alles für Kaufprämien spricht: Es wird wohl Geld vom Staat brauchen, um das E-Auto endgültig zu etablieren. Die Produkte sind schon auf der Schiene. Über 60 Elektro-Varianten gibt es bereits bei uns, davon 28 von deutschen Herstellern. Längst sind das nicht nur Fahrzeuge für Reiche. Mit dem Ampera-e (Seite 20) bringt Opel demnächst einen bezahlbaren Kompakten mit langem Atem. Weitere werden folgen. Bis es so weit ist, bedienen Hybride (siehe Spezial ab Seite 32) das reine Gewissen und könnten in naher Zukunft den in Verruf geratenen Diesel ablösen. Ob es wirklich so kommt? Eine große Glaskugel wäre jetzt nicht schlecht.



„Über 60 Elektro-Varianten gibt es bereits bei uns im Angebot - längst nicht nur Fahrzeuge für Reiche und Besserverdiener.“

AUTO BILD - AUCH ALS TABLET-APP



amazon appstore

Jede Ausgabe gibt es auch als interaktives Magazin für das Apple iPad und andere Tablet-Computer.

KONTAKT

redaktion@autobild.de



twitter.com/autobildonline



facebook.de/autobild



Rekord-Wagen



Nach elf Minuten fiel der Hammer: Für 32,1 Millionen Euro wurde in Paris ein Ferrari 335 S Spider Scaglietti von 1957 ersteigert. Zumindest in Euro die höchste Summe, die jemals auf einer Auktion erzielt wurde. Über den neuen Besitzer hüllt sich das Auktionshaus Artcurial in Schweigen.

Stau-Meldung

568 000

Staus wurden 2015 auf unseren Straßen registriert - 20 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Nach Berechnungen des ADAC standen die Autofahrer insgesamt 341 000 Stunden im Stau, es kam zu einer Staugesamtlänge von etwa 1,1 Millionen Kilometern - das entspricht 28 Erdumrundungen.

Kunden-Wunsch



„Wir haben herausgefunden, dass unsere Kunden nicht daran interessiert sind, ohne Verbrennungsmotor zu fahren.“

Dirk Hacker,
Entwicklungschef der BMW M GmbH

Namens-Tausch



Der indische Auto-gigant Tata plant, seinen neuen Kleinwagen umzubenennen. Eigentlich sollte er Zica heißen. Wegen des Zika-Virus muss nun ein neuer Name her.

FOTOS: HERSTELLER (2), CHRISTIAN MARTIN/JOURNALS, S. HABERLAND

Porsche baut bald auch einen Kombi

Er heißt Panamera Sport Turismo, Porsche nennt ihn Shooting Brake, aber eigentlich ist er ein Kombi. Wann er kommt: **S. 18**



Top 25: Unsere Kauf-Tipps

Hier sehen Sie die 25 beliebtesten Neuwagen Deutschlands. AUTO BILD sagt, welche Motoren wir empfehlen. **S. 44**

Hier gibt es was auf die Ohren

Neun Bluetooth-Lautsprecher im Test: Lesen Sie, wie gut die Disco-Kisten ins Auto passen und welche wirklich empfehlenswert sind. **S. 64**



Abgas: Die Lücke im EU-Recht

Abschalteinrichtungen bei der Abgasreinigung sind verboten. Hersteller nutzen aber ein Schlupfloch in der Brüsseler Verordnung. **S. 18**

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi A3 Sportback 1.4 TFSI.....	44
Audi A4 1.4 TFSI.....	44
Audi A5	16
Audi A6 2.0 TDI ultra	44
BMW 116i.....	44
BMW 218i Active Tourer	44
BMW M2 Performance	26
BMW 318d	44
BMW 520d xDrive Touring	44

BMW M760Li	26
BMW X6 xDrive30d.....	70
Fiat 500X 1.4 MultiAir	44
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost.....	44
Ford Focus 1.0 EcoBoost.....	44
Mercedes A 180	44
Mercedes B 180	44
Mercedes C 250 d T-Modell.....	44
Mercedes C-Klasse Cabrio	10

Mercedes E-Klasse Coupé	10
Mercedes E-Klasse All Terrain	10
Mercedes GLC Coupé	10
Mercedes-AMG GT R	10
Mercedes-AMG GT Black Series	10
Mercedes-AMG GT Roadster	10
Mini Cooper Clubman	44
Mitsubishi Outlander PHEV	38
Opel Corsa 1.0 Turbo.....	44



Mercedes lässt den Stern wieder strahlen

V8 unter der langen Haube, sexy Stummelheck: Hier fährt der AMG GT Roadster. Alle neuen Mercedes: **S. 10**

Duell der Japan-Hybrid-SUV

Neuer Toyota RAV4 Hybrid gegen Mitsubishi Outlander PHEV: Der eine (Toyota) ist ein Mildhybrid, der andere (Mitsubishi) kann bis zu 38 Kilometer elektrisch fahren. **S. 38**



Eisland Estland

In dem baltischen Land führen 85 Kilometer öffentliche Straßen über das Wasser - sofern es kalt genug ist. AUTO BILD fährt auf die eisige Ostsee. **S. 74**



Welchen E-Flitzer darf man fahren?

Ob Roller oder Skateboard, das Angebot an elektrisch angetriebenen Mobilen steigt - nur wenige besitzen eine Zulassung. **S. 66**

INSIDER

Sieben neue Mercedes: E-Klasse All Terrain und Coupé, C-Klasse Cabrio, GLC Coupé sowie AMG GT R, GT Roadster und GT Black Series..... 10

NEWS

Audi A5: So kommt das neue Mittelklasse-Coupé 16
Technik: Neuer Hybrid verbraucht 25 Prozent weniger 17
Abgasreinigung: Hersteller nutzen Schlupfloch..... 18
Porsche: Der neue Panamera Sport Turismo 18
Aufreger: Wer stoppt die Elterntaxis? 80

NEUE AUTOS

Ampera-e: Opel setzt wieder auf Elektroantrieb 20
E-Mobil gegen Verbrenner:
Hält der Opel Ampera-e länger als ein Meriva? 22
BMW M2 Performance 26
Seat Ateca - der erste SUV der Spanier 28

HYBRID-SPEZIAL

VW XL3: Die Wolfsburger planen einen Prius..... 32
Erste Fahrt im neuen Toyota Prius 34
Vergleichstest: Toyota RAV4 Hybrid gegen
Mitsubishi Outlander PHEV 38

TEST

Die 25 beliebtesten Autos der Deutschen: Was kosten sie, was können sie - und welchen Sie kaufen sollten 44

REPORTAGE

Idiotentest: Irres Geschäft mit der Angst vor der MPU..... 62

SERVICE

Musik aus der Minibox:
Bluetooth-Lautsprecher im Test..... 64
New Mobility: Segway, Elektro-Longboard und Co -
was darf man auf der Straße fahren? 66

SECONDHAND

BMW X6: Schräge Nummer oder Trend-Tipp?..... 70

FASZINATION

Im Porsche unterwegs auf Estlands Ostsee-Eisstraßen..... 74

RUBRIKEN

Kreuzworträtsel..... 61
Post 72
Sperzel 73
Impressum 73
Vor 25 Jahren 80
Das letzte Wort 80

Opel Astra 1.0 Turbo.....	44	Toyota RAV4 Hybrid 4x4	38
Opel Ampera-e	20	VW Move Up 1.0	44
Porsche 911 Carrera	74	VW Polo 1.2 TSI	44
Porsche Panamera Sport Turismo	18	VW Golf 1.0 TSI.....	44
Seat Leon FR 2.0 TDI	44	VW Passat 2.0 TDI	44
Seat Ateca	28	VW Touran 1.6 TDI	44
Skoda Fabia 1.2 TSI.....	44	VW Multivan 2.0 TDI	44
Skoda Octavia 2.0 TDI	44	VW XL3	32
Toyota Prius 1.8 VVT-i Hybrid	34		



VIVE LA MANNNSCHAFT



Mind. 28 % Preisvorteil
auf Sonderausstattungen¹

¹Preisvorteil gegenüber unverbindlicher Preisempfehlung des Herstellers auf Sonderausstattungen. ²Ein Leasingbeispiel der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden. Stand 10/2015. Ist der Darlehens-/Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Das Angebot ist zeitlich begrenzt und gilt bei Bestellung bis 31.07.2016.

Wir feiern die Fußball-EM schon jetzt. Die SCORE! Sondermodelle.

Privat-Leasingbeispiel² A 160 SCORE!³

Ohne Anzahlung

Kaufpreis ab Werk ⁴	26.602,45 €
Leasing-Sonderzahlung	0,00 €
Gesamtkreditbetrag	26.602,45 €
Gesamtbetrag	8.964,00 €
Laufzeit	36 Monate
Gesamtleistung	30.000 km
Sollzins, gebunden, p. a.	- 4,45 %
Effektiver Jahreszins	- 4,36 %

Monatliche Gesamtrate **249 €**

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.



³Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 7,2/4,4/5,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert: 126 g/km. ⁴Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers, zzgl. lokaler Überführungskosten.



FOTO: MANFRED HORVATH

**→ ROHUKÜLA,
ESTLAND**

STRASSE ÜBER DAS MEER

Einen Namen hat die Straße zwischen Rohuküla (Estland) und der Insel Vormsi nicht, es gibt sie eigentlich auch gar nicht. Zumindest nicht im Sommer. In sehr kalten Wintern aber öffnen die Behörden diese und sechs weitere Straßen über das Ostsee-Eis und den Peipussee an der Grenze zu Russland. 85 Kilometer über das Meer sind dann maximal möglich – einmalig in Europa! Längste Strecke: 26 Kilometer. Lesen Sie mehr auf Seite 74.

NIEMALS 25 BIS 40 KM/H!

Besondere Straßen brauchen besondere Verkehrsregeln. Autofahrer müssen mindestens 250 Meter Abstand zum Vordermann halten, dürfen auf dem Eis nicht stoppen und – ganz wichtig – nicht zwischen 25 und 40 km/h schnell sein. Bei diesem Tempo können sich unter dem Eis nämlich gefährliche Wellen bilden.



Sieben neue Mercedes

Mercedes
C-Klasse
Cabrio



Mercedes GLC Coupé



Mercedes-AMG GT R



Mercedes-AMG GT
Black Series



Mercedes-AMG
GT Roadster



FAMILIE BENZ WIRD IMMER



Mercedes E-Klasse All Terrain

GANZ NEUE TÖNE, die Daimler-Boss Dieter Zetsche vergangene Woche anschluss. Mercedes hatte sowohl Rekordgewinn als auch -absatz vermeldet, mit 1,87 Millionen verkauften Autos Audi überholt. „2015 war ein gutes Jahr für Daimler“, erklärte der Vorstandschef das Zahlenwerk erstaunlich nüchtern – keine Spur mehr vom selbstbewussten Claim

„Das Beste oder nichts“. Dabei liegen die Schwaben im weltweiten Absatzrennen der Luxusautomarken nur noch knapp hinter Platzhirsch BMW, könnten laut Expertenmeinung in diesem Jahr die Zwei-Millionen-Marke knacken und nach gut zehn Jahren erstmals wieder auf Platz eins landen.

Damit das auch tatsächlich gelingt, bringt der Stern in diesem Jahr eine

Reihe neuer Modelle. Die E-Klasse ist bereits als Limousine vorgestellt und geht im April in den Handel. Im Sommer folgt das vor allem für Europa wichtige T-Modell. Der Kombi bleibt erstmals kein Einzelkind – Mercedes bringt eine „All Terrain“ genannte Variante im Stil des Audi A6 allroad.

Sie soll die Lücke zwischen dem klassischen Kombi und dem in die Jahre gekommenen GLE füllen. Für die Front gibt es ein wenig Offroad-

1,87

Mio. Autos hat Mercedes 2015 verkauft. Damit haben die Schwaben Audi (1,8 Mio.) überholt und liegen nur noch knapp hinter BMW (1,91 Mio.).

GRÖßER

Mercedes hat ein Rekordjahr hinter sich – wieder einmal. Um den Abstand auf BMW weiter zu verkürzen, drängen die Stuttgarter jetzt in jede Nische



Mercedes E-Klasse Coupé

Schminke im Stil des GLC, in der Seitenansicht fallen Kotflügelverbreiterungen aus mattem Kunststoff auf. Passt gut zu der leicht höhergelegten Karosserie mit serienmäßiger Luftfederung für unwegsames Gelände. Ebenso ab Werk an Bord ist Allradantrieb. Der All Terrain wird mit allen Motoren der Limousine angeboten – Plug-in-Hybrid und die neuen Reihensechszylinder inklusive. Eine heiße AMG-Variante wird noch diskutiert,

die Märkte in den USA und China könnten daran Gefallen finden – dort trauen die Verantwortlichen dem All Terrain deutlich mehr Erfolg zu als dem klassischen T-Modell.

DIE VIELEN SICKEN UND KANTEN SIND GESCHICHTE

Später im Jahr wird Mercedes das neue E-Klasse Coupé vorstellen. Und wer die aktuelle Designlinie von Chefstylist

Gorden Wagener nicht mag, wird sich verwundert die Augen reiben. So schlicht und trotzdem elegant und progressiv ist Mercedes seit dem 124er nicht mehr aufgetreten. Beim E-Coupé verzichtete Wagener gleich ganz auf Sicken und Kanten – und modelliert stattdessen Flächen, Radhäuser und eine leichte Abrisskante am Heck sauber heraus. Aber nicht nur formal, auch technisch macht die zweitürige E-Klasse >>

Familienzuwachs:
Die E-Klasse kommt künftig auch als hochgelegte All-Terrain-Variante und als Coupé



Perfekte Proportionen: lange Haube und ein flaches Heck - dank Stoffverdeck



Mercedes C-Klasse Cabrio

» einen riesigen Schritt. Das aktuelle Modell basiert noch auf einem Technik-Mix aus C- und E-Klasse, wirkt an manchen Stellen zu einfach für das hohe Preisniveau. Damit ist künftig Schluss, das neue Coupé wächst nicht nur um rund 20 Zentimeter – sondern bekommt auch den feinen Innenraum der Limousine mit zwei großen Bildschirmen. Gewürzt mit feinen Details wie etwa Lüftungsdüsen, die an die Turbine eines Jets erinnern. Und natürlich kommt zum Jahreswechsel auch ein E-Klasse Cabrio, wie gehabt mit dick gefüttertem Stoffverdeck.

Aber nicht nur die E-Klasse-Familie wächst, auch darunter gibt es in diesem Jahr Zuwachs. Bereits im April bekommt der erfolgreich gestartete

GLC ein Geschwisterchen – dann präsentiert Mercedes in Peking ein Jahr nach der Studie die Serienversion des GLC Coupé. Eine Überraschung bleibt – zumindest optisch – aus, auch wenn der GLC deutlich gelungener wirkt als sein größerer Bruder, das GLE Coupé. Die Unterschiede zur Basis sind neben dem neuen flachen Dachverlauf schnell aufgezählt: Der Kühlergrill bekommt wie die Sportwagen nur eine Lamelle, am Heck gibt es einen dezenten Chromstreifen oberhalb der Rückleuchten. Technisch hingegen, behaupten sie bei Daimler, haben sie das Coupé spürbar sportlicher abgestimmt als den normalen GLC – und scheuen bei den für das Jahr 2017 angepeilten und bis zu 510 PS starken

AMG-Varianten keinen Vergleich mit dem Porsche Macan.

C-KLASSE CABRIO MIT FEINEM STOFFVERDECK
Bereits Anfang März auf dem Genfer Auto-Salon öffnet Mercedes die C-Klasse. Auf Basis des bekannten Coupés entsteht ein elegantes viersitziges Cabrio, das anders als der BMW 4er über ein klassisches Stoffverdeck verfügt. Dadurch gelang es den Designern, ein flaches Heck und saubere Proportionen zu gestalten. Der Innenraum und die Motorisierungen unterscheiden sich nicht vom Coupé – heißt konkret, dass es eine offene C-Klasse erstmals auch als AMG-Version mit dem Vierliter-Achtzylinder aus dem AMG GT geben wird.

Womit wir beim nächsten Familienzuwachs wären. AMG hat sich in den letzten Jahren prächtig entwickelt, verkauft mittlerweile rund 70 000 Autos im Jahr. Neben den werksgutunten Versionen von A- bis S-Klasse hat vor »

590

Tausend verkaufte kompakte Mercedes in 2015 bedeuten Platz eins in der Premiumklasse, deutlich vor BMW und Audi.

Mercedes GLC Coupé



Mercedes GLC Coupé

Entschärft: Das Heck des GLC Coupé wirkt stimmiger als das des größeren GLE



Sportabzeichen: nur eine Lamelle im Grill wie die Roadster

ERFOLG SIEHT FÜR JEDEN ETWAS ANDERS AUS.

IMPRESS YOURSELF.
DIE PEUGEOT ERFOLGSMODELLE. AB 98 € MONATLICH.*



PEUGEOT

0 % ZINSEN. 0 € ANZAHLUNG.*



DER CITY-SUV



DER GRAN TURISMO



DIE LEGENDE

Abbildungen enthalten Sonderausstattung.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,2; außerorts 3,9; kombiniert 4,4; CO₂-Emission (kombiniert) in g/km: 102, Energieeffizienzklasse: B. Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

*Ein Finanzierungsangebot der PEUGEOT BANK, Geschäftsbereich der Banque PSA Finance S.A. Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, bei Inzahlungnahme Ihres Gebrauchten (mind. 6 Monate auf Sie zugelassen, Mindestwert: 500,- € [laut DAT/Schwacke]) für den PEUGEOT 208 Access PureTech 68 3-Türer: Barpreis: 10.629,- €, **effekt. Jahreszins**: 0,00 %, **Sollzins** (gebunden): 0,00 %, **Nettodarlehensbetrag**: 10.629,- €, Anzahlung: 0,- €, monatl. Rate: 98,- €, Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10.000 km, Schlussrate: 6.023,- €, Gesamtbetrag der Teilzahlungen: 10.629,- €, zzgl. Überführungskosten. Aktionspreisempfehlung für Privatkunden gültig bis 31.03.2016. Bei allen teilnehmenden PEUGEOT Händlern. Widerrufsrecht gem. § 495 BGB. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr PEUGEOT Partner.



◀ Erkennungszeichen: Der GT R ist der erste AMG mit „Panamericana-Grill“ – weitere folgen

» allem der GT für Furore gesorgt. Der von AMG selbst entwickelte Sportwagen ist der erste ernst zu nehmende Gegner für den Porsche 911 seit Jahren – und er bekommt weitere Varianten zur Seite gestellt. Bereits im Juni 2016 soll der neue GT R den 911 GT3 RS ärgern. Schon optisch geht der AMG mit einer



Mercedes-AMG GT R

neuen Front inklusive aggressivem „Panamericana-Grill“ im Stil des 50er-Jahre-Flügel-türers voll auf Angriff. Das Heck zielt ein großer Flügel aus Carbon, der allerdings dezenter gestaltet ist als beim Porsche. Auch unter der Haube rüstet Mercedes auf, steigert die Leistung des Biturbo-Motors von 510 auf min-

destens 570 PS, das Drehmoment von 650 auf 750 Newtonmeter. Zum Vergleich: Der Porsche 911 GT3 RS liefert 500 PS und 460 Newtonmeter.

Wer noch mehr Bums will, muss bis 2017 warten. Dann nämlich geht der GT als Black Series an den Start – und wird endgültig zum Gegner des Porsche 911 Turbo, der jüngst von 560 auf 580 PS erstarkt ist. Der Black Series soll in einer limitierten Auflage von rund 500 Exemplaren auf den Markt kommen und deutlich über 600 PS leisten. Dazu kommen optische Retuschen wie ein großer Lufteinlass, ein deutlich verbreiteter Schweller und ein feststehender Flügel am Heck.

Aber der GT kann auch dezent, äh, zumindest dezent. Denn es ist ein offenes Geheimnis, dass er auch als Roadster auf den Markt kommen soll. Allerdings sind die Produktionskapazitäten nahezu ausgeschöpft, große Eile haben sie bei AMG mit der offenen Version deshalb nicht. Und so ist der sonnenhungrige GT Roadster nicht vor 2018 zu erwarten.

Läuft also bei Mercedes. Größte Überraschung der Bilanz 2015 war, dass es ausgerechnet bei den viel gescholtenen Kleinen besonders gut

läuft. Im vergangenen Jahr hat Mercedes rund 590 000 Fahrzeuge seiner Kompakt-Modellreihe von der A-Klasse bis zum GLA verkauft. Und war damit weltweit Marktführer im Bereich

der Premiumhersteller – vor BMW und Audi. Groß darüber geredet haben sie aber nicht. Wie gesagt, ganz neue Töne in Stuttgart.

Die Farbe verwirrt – dieser Kerl heißt AMG GT Black Series. Und heizt dem Porsche 911 Turbo ein, soll über 600 PS leisten



Mercedes-AMG GT Black Series



Offenes Vergnügen: lange Haube, kurzes Heck – und ein krawalliger V8



Mercedes-AMG GT Roadster



FAZIT
Redakteur
STEFAN VOSWINKEL

Mercedes wächst in allen Klassen – und will so die Konkurrenz von BMW und Audi hinter sich lassen.

Die Chancen stehen sicher nicht schlecht, besinnen sich die Schwaben auf ein endlich wieder klares Design gepaart mit spannender Technik.



Für die nächsten 7 Jahre: immer up to date.



SPORTAGE



Der neue Kia Sportage. Gebaut, um zu begeistern.

The Power to Surprise

Der neue Kia Sportage ist immer einen Schritt voraus. Sein Navigationssystem mit Kia Connected Services¹ bietet neben Verkehrsinformationen in Echtzeit auch Wettervorhersagen und Radarwarner. Das Ergebnis: eine sichere und entspannte Fahrt ohne unangenehme Überraschungen. Aber mit einer angenehmen: 7 Jahre lang kostenfreie Updates.² Jetzt beim Kia Partner in Ihrer Nähe.

Kia Infoline 0800 777 30 44³



Platz 1 für Kia im AUTO BILD Qualitätsreport 2015. Ausgabe 50/2015.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 10,0–5,4; außerorts 6,5–4,2; kombiniert 7,6–4,6; CO₂-Emission: kombiniert 177–119 g/km. Nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (VO/EG/715/2007 in der aktuellen Fassung) ermittelt. Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

¹Gemäß den jeweils gültigen Hersteller- bzw. Mobilitätsgarantiebedingungen und den Bedingungen zum Kia-Navigationskarten-Update. Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrem Kia-Vertragshändler.

²Weitere Details zur Funktionalität und Kompatibilität erhalten Sie unter www.kia.com/de/service/kia-connected-services und bei Ihrem Kia-Vertragshändler.

³Insgesamt 6 Kartenupdates gemäß den jeweils gültigen Bedingungen zum Kia-Navigationskarten-Update. Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrem Kia-Vertragshändler.

³Kostenfrei aus dem deutschen Festnetz der Deutschen Telekom AG, Mobilfunkpreise ggf. abweichend.

News

ALLES
WICHTIGE
IN KÜRZE



Ähnlicher Look,
neue Technik:
das nächste Audi
A5 Coupé

Audi A5

Das neue Mittelklasse-Coupé erscheint im Mai

Während sich der neue A5 optisch nur leicht verändert, bekommt er eine komplett neue Technik. Nach der zweitürigen Version startet im Herbst auch der Sportback

AUDI BRINGT die zweite Generation des A5. Das Coupé wird am 18. Mai in Ingolstadt präsentiert. Optisch verändert sich die sportliche Version des A4 nur ganz leicht. Die bekannten Linien wirken gestrafft, die Fuge der Motorhaube verläuft nun seitlich knapp über den Radkästen

Unter dem Blech ist der A5 allerdings komplett neu konstruiert und basiert wie schon der

neue A4 auf einer überarbeiteten Plattform. Sie ermöglicht, das Gewicht gegenüber dem aktuellen Modell um rund 100 Kilogramm zu senken. Auch die Motoren werden modifiziert und leisten zwischen 150 und 272 PS. Die Basisver-

sion bekommt Frontantrieb und ein Schaltgetriebe. Allrad und Doppelkupplung kosten Aufpreis. Später werden zudem ein S5 mit Sechszylinder-Turbo und 354 PS sowie ein RS 5 mit knapp 500 PS an den Start gehen. Das neue A5 Coupé kommt Mitte September auf den Markt.

Der fünftürige Sportback wird im Oktober präsentiert, das Cabrio im Januar. Die Preise für das Coupé (bisher ab 35 650 Euro) sollen kaum steigen.



Erwischt: das neue Audi A5 Coupé stark getarnt beim Testen

16

Prozent der Teilnehmer einer Umfrage wissen, dass es beim VW-Abgasskandal vor allem um überhöhte Stickoxidwerte geht. Dagegen glauben 64 Prozent, es ginge um CO₂. Der Skandal selbst ist 99 Prozent bekannt.

**ACHTUNG,
GEHEIM!**
VON
GEORG KACHER



BMW AUF DER SUCHE NACH MINI-PARTNER

WIE ICH AUS ZUVERLÄSSIGER QUELLE ERFAHREN HABE, ist BMW weiter auf der Suche nach einem Partner für die Einstiegsmodelle der kommenden Mini-Generation. Während der nächste Countryman auf BMW-X1-Basis kommen soll, hakt es bei der Entwicklung der kompakten Zwei- und Viertürer. Der geplante Deal mit Toyota wackelt. Grund: Trotz Brennstoffzellenentwicklung und gemeinsamem Sportwagenprojekt (Z4-Nachfolger/Supra) sind sich die Partner öfter uneins. Nun berichtet der Flurfunk von Gesprächen mit VW. Objekt der Begierde: der Modulare Querbaukasten. Den nutzt aber auch Audi für den A3 ...

FOTOS: HERSTELLER (6), AUTO BILD SYNDICATION (2), A. SCHICK/ZECH, AUTOMEDIA; FOTOMONTAGE: REICHEL CAR DESIGN

FAKTENCHECK

1. WAS IST DAS?

Die Technische Hochschule Köln hat einen Plug-in-Hybriden mit einer „Doppelt rotierenden Elektrischen Maschine“ (DrEM, s. Foto) entwickelt und einen Prototyp gebaut.

6. GIBT ES DAS NICHT SCHON?

Ja und nein. Sogenannte Split-Hybride gibt es schon (z. B. Opel Ampera), sie nutzen aber aufwendige Planetengetriebe. Die DrEM soll einfacher und günstiger sein.

2. KOMPLIZIERT. WAS IST DAS GENAU?

Bei normalen E-Motoren bewegt sich ein Teil, der andere ist fest. Bei der DrEM bewegen sich beide Teile. Die Energie läuft über Schleifringe.



360°

SPAR-HYBRID „DrEM“

5. WIE VIEL SPRIT KANN MAN SPAREN?

Der Prototyp braucht 25 Prozent weniger Sprit als sein Benziner-Pendant. Dank 6-kWh-Batterie und Stecker fährt er zudem 25 km rein elektrisch.

4. WIE FUNKTIONIERT ES?

Dreht der Verbrenner höher als das Vorderachsdifferential, lädt die dazwischenliegende DrEM die Batterie. Dreht er langsamer, gibt die Batterie Energie ab.

3. UND WAS SOLL DAS BRINGEN?

Beim DrEM-Hybriden wird die Drehzahl des Verbrennungsmotors vom Fahrtempo entkoppelt. Der Verbrenner läuft so immer im idealen Bereich.

f DAS BESTE VON FACEBOOK



FORD GT: NICHT JEDER, DER WILL, DARF AUCH

Wer einen der limitierten Ford GT besitzen möchte, muss nicht nur solvent sein, er sollte zudem bereits früher einen GT besessen haben. Diese und einige weitere Bedingungen stellt Ford allen am Kauf Interessierten. Den Usern gefällt's auf facebook.com/autobild

You Tube DAS BESTE VON YOUTUBE



MIT DEM TIGUAN DURCH DEN SCHNEE

Unser Kollege Andreas May flog bis an den Polarkreis, um den neuen VW Tiguan bei 18 Grad unter null zu testen. Sein Urteil: ein großer Wurf, der Wagen. Und May brachte einen Film mit tollen Bildern aus der Winter-Wunderwelt mit: youtube.com/user/autobild

Weltrekordversuch

Bloodhound SSC fährt erst 2017

DER VERSUCH, einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord für Landfahrzeuge aufzustellen, muss verschoben werden. Ursprünglich sollte das britische Raketenauto Bloodhound SSC im Oktober den Rekord von 1228 km/h verbessern. Finanzierungsprobleme führen nun dazu, dass es frühestens 2017 in Südafrika fährt. Der Bloodhound SSC (135 000 PS) soll später auch die Grenze von 1000 Meilen (1600 km/h) brechen.



> IN KÜRZE



> NANOFLOWCELL QUANTINO

AUTO MIT FLUSSZELLEN-ANTRIEB

Die Schweizer Firma nanoFlowcell stellt auf dem Genfer Auto-Salon die angeblich serienreife Version des E-Autos Quantino vor. Der 2+2-Sitzer verfügt über zwei 175-Liter-Tanks mit „ionischer Flüssigkeit“, die als Energiespeicher dient. Die Reichweite soll 1000 Kilometer betragen. Unabhängige Tests des Flussszellen-Antriebs gibt es bislang aber noch nicht.



> VW MINI-SUV

TAIGUN KOMMT DOCH NICHT

Der 2012 als Studie gezeigte Mini-SUV Taigun kommt nun doch nicht. Das geplante Format des Modells war „zu kurz“, so ein VW-Sprecher.

> US-START-UP

TANKSERVICE PER HANDY-APP

Die US-Firma Booster Fuels bietet einen mobilen Tankservice an: Kunden ordern und zahlen per Handy-App, parken mit offenem Tankdeckel und finden ihr Auto vollgetankt vor. Noch gibt es den Service nur in Texas und Kalifornien.

> ELIBRERIA

SPORTWAGEN AUS KATAR

Mit dem Konzeptauto Elibria hat Elibria Automotive den ersten Sportwagen aus dem Golfstaat Katar vorgestellt. Angetrieben wird er von einem modifizierten GM-Motor mit 525 PS. Nächstes Modell soll ein 1000-PS-Supersportler werden.



> RÜCKRUF

PROBLEME MIT CONTI-AIRBAGS

Continental ruft weltweit fünf Millionen Airbags wegen eines möglichen Defekts am Steuergerät zurück. Auch Modelle von Daimler sind betroffen.

EU-Verordnung zur Abgasreinigung

Hersteller nutzen Schlupfloch

Regelung zum Schutz von Motorbauteilen macht aus verbotenen ganz legale Abschalteinrichtungen. Autobauer reizen den Passus offenbar aus



Mercedes C 220 CDI BlueTec bei der Abgasmessung des Prüfinstituts TNO

AUTOHERSTELLER nutzen offenbar ein Schlupfloch im EU-Recht zu sogenannten Abschalteinrichtungen. „Defeat Devices“, die die Abgasreinigung vermindern, sind in Europa grundsätzlich verboten. Zum Schutz des Motors vor Beschädigung können sie aber ausnahmsweise legal sein (siehe Ausriss).

Gegenüber der Deutschen Umwelthilfe (DUH) erklärt Daimler, man stelle „im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sicher, dass es zu keinen Schäden an Motorbauteilen kommt“. Dabei seien „Außentemperatur und andere Daten“ entscheidend.

TEMPERATUR-UNTERSCHIED

9,9

Grad Celsius betrug die Durchschnittstemperatur in Deutschland im Jahr 2015. Beim Abgastest im Labor wird bei 20 bis 30 Grad Celsius gemessen.

Die DUH wirft Daimler vor, mit dem Mercedes C 220 CDI BlueTec gegen EU-Recht zu verstoßen. Bei Tests des niederländischen Prüfinstituts TNO hatte der Diesel auf der Straße bis zu zehnmal mehr Stickoxid ausgestoßen als erlaubt.

Die Straßentests der C-Klasse hatten bei Temperaturen von sieben bis zehn Grad Celsius stattgefunden. Für Daimler offenbar eine Ausnahmesituation gemäß EU-Regelung, die das Herunterregeln der Abgasreinigung rechtfertigt. Europarechts-Experte Jürgen Keßler bezweifelt das (s. Interview). Mercedes ist nicht der einzige Hersteller in Er-

Artikel 5 (Verordnung [EG] Nr. 715/2007)

ANFORDERUNGEN UND PRÜFUNGEN

- (1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug **unter normalen Betriebsbedingungen** dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.
- (2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:
 - a) die Einrichtung notwendig ist, **um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen** und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.



Renault Espace 1.6 dCi: Bei diesem Modell stellte die DUH selbst hohe Stickoxidwerte fest

klärungsnot: Kürzlich wurde bekannt, dass bei Renault-Modellen ein Abgasventil verbaut ist, das nur zwischen 17 und 35 Grad richtig arbeitet.



Enttarnt: Die Zeichnung zeigt den Panamera als Serienversion

Panamera Sport Turismo

Porsche testet ersten Kombi

PORSCHE HAT MIT DEN Testfahrten seines ersten Kombi-Modells begonnen. Ein entsprechendes Erprobungsfahrzeug des Panamera Sport Turismo haben unsere Erbkönigjäger jetzt in der Nähe von Stuttgart noch leicht getarnt fotografiert. Die Bilder zeigen, dass sich das Design gegenüber der Studie,

die bereits im Oktober 2012 präsentiert wurde, kaum verändert hat. Das Dach wird lang und flach, die C-Säule stark ausgeprägt.

Wegen der schrägen Heckscheibe und sicher auch aus Imagegründen spricht Porsche allerdings nicht von einem Kombi, sondern von einem

INTERVIEW



Prof. Dr.
Jürgen Keffler,
HTW Berlin

„AUSNAHMEN NUR IN EXTREMSITUATIONEN“

AUTO BILD: Herr Keffler, in der EU-Verordnung zu Pkw-Emissionen steht, dass Defeat Devices im „normalen Fahrzeugbetrieb“ nicht erlaubt sind. Was bedeutet „normal“?

Keffler: Die Regel muss sein, dass das Fahrzeug die Norm einhält und keine Abschalteneinrichtung aktiv ist. Ausnahmen sind stets eng auszulegen. Nur vorübergehend kann eine Extremsituation eintreten, die die Nutzung einer Abschalteneinrichtung rechtfertigt.

Sind Temperaturen von unter zehn Grad Celsius eine solche Ausnahmesituation?

Es spricht alles dagegen, dass eine solche Interpretation dem Sinn und Zweck der Regelung entspricht. Die Hersteller müssen die Motoren so auslegen, dass sie unter mitteleuropäischen Klimaverhältnissen funktionieren.

Wer kann denn gegen mutmaßliche Verstöße vorgehen? Als Einzelner kann man relativ wenig machen. Nur das Kraftfahrt-Bundesamt oder gegebenenfalls die EU-Kommission können unmittelbar gegen die Hersteller vorgehen.

FOTOS: HERSTELLER (2), PRIVAT (2), AUTOMEDIA; FOTOMONTAGE: A. ANWARANI (2)



Erwischt: eines der ersten Bilder des neuen Porsche Panamera als Kombi

„Shooting Brake“. Während die neue Panamera-Limousine bereits im kommenden Oktober gezeigt wird, kommt der Sport Turismo erst im nächsten Jahr auf den Markt.



SEAT

DER SEAT LEON ST. Mehr Design. Mehr Möglichkeiten.



TECHNOLOGY TO ENJOY

JETZT AB 179 € MONATLICH¹, MIT 0 € ANZAHLUNG¹ UND 5 JAHREN GARANTIE².

Das Außergewöhnliche am SEAT Leon ST werden Sie jeden Tag aufs Neue entdecken. Ob im Stadtverkehr oder beim Wochenendausflug, sein dynamisches Äußeres und die stylischen Voll-LED-Scheinwerfer³ strahlen jederzeit Unternehmungslust aus. Und seine bis zu 1.470 Liter Gepäckraumvolumen bieten Ihnen Platz für alles, was Ihnen wichtig ist. Außerdem sind neueste Technologien wie konnektives Full Link³ mit an Bord. Erleben Sie den SEAT Leon ST jetzt bei Ihrem SEAT Partner.



VOLL-LED-SCHEINWERFER³



FULL LINK-TECHNOLOGIE³



BIS ZU 1.470 L GEPÄCKRAUMVOLUMEN

AUCH ÜBER:  

SEAT.DE

SEAT Leon ST 1.2 TSI 63 kW (86 PS) Kraftstoffverbrauch: innerorts 6,4 l/100 km, außerorts 4,4 l/100 km, kombiniert 5,1 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 119 g/km; CO₂-Effizienzklasse: B.

SEAT Leon ST Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,8–3,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 158–94 g/km; CO₂-Effizienzklassen: D–A+.

¹Beispielrechnung für den SEAT Leon ST 1.2 TSI 63 kW (86 PS), berechnet für eine jährliche Fahrleistung von 10.000 km: Barzahlungspreis (unverbindliche Preisempfehlung der SEAT Deutschland GmbH, zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten): 16.640,00 €; Nettokreditbetrag: 16.640,00 €; Anzahlung: 0,00 €; Zinsen: 1.185,29 €; Gesamtbeitrag: 17.825,29 €; Laufzeit: 60 Monate; Sollzins (gebunden) p. a.: 1,97 %; effektiver Jahreszins: 1,99 %; mtl. Finanzierungsrate: 179,00 €; Schlussrate: 7.085,29 €. Ein Finanzierungsangebot der SEAT Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für Privatkunden und Finanzierungsverträge mit 12–60 Monaten Laufzeit (gültig für SEAT Leon ST Neuwagen). Bonität vorausgesetzt. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden SEAT Partner. Nicht kombinierbar mit anderen Sonderaktionen. ²Garantieverlängerung von bis zu 3 Jahren im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie. Garantieleistungszeitraum abhängig von Finanzierungslaufzeit und Gesamtfahrleistung. Garantiedauer von maximal 5 Jahren bei Finanzierungslaufzeit von 60 Monaten. Garantieverlängerung gemäß den Versicherungsbedingungen der Volkswagen Versicherung AG, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. ³Optional erhältlich. Abbildungen zeigen teilweise Sonderausstattung.

Neue Autos

ALLES ÜBER DIE
WICHTIGSTEN
NEUHEITEN

OFFIZIELLE
FOTOS



< Cockpit mit
10,2-Zoll-Bild-
schirm, luftiger
Innenraum

➔ 320 KM REICHWEITE

Neuer Ampera-e



Stell ansteigende
Seitenlinie,
knuffiges Heck

Baut Opel den besseren i3?

2017 kommt der neue Opel Ampera-e. Der Stromer wird ein ernster Gegner für den BMW i3

ER HEISST SO ÄHNLICH wie der alte, ist aber ein ganz anderes Auto. Wir stellen vor: Ampera-e! Opel befindet sich ja (endlich) wieder im Aufwind, da passt so ein Imagerträger bestens ins Bild.

Und das ist der Ampera-e ohne Frage. Die Technik stammt vom Bolt EV der Konzernschwester Chevrolet, den Kollege Boris Pieritz schon testen



< BMW i3: 125
kW, Reichweite
190 km. Preise
ab 34 950 Euro

konnte – siehe Kasten rechts. Rüsselsheim wird den Bolt aber überarbeiten und für die deutschen Straßen anpassen. Dazu gehört auch ein eigenständiges Design in der aktuellen Opel-Formensprache: glatt, schnittig und modern.

Für den Ampera-e dürfte Opel eine Reichweite von 320 Kilometern angeben und einen Preis von etwa 33 000



▲ Der Ampera-e kommt als kleiner Van im aktuellen Familien-Design

➔ ER KOMMT 2017 ➔ PREIS 33 000 EURO



FAZIT
Redakteur
DIRK BRANKE

➔ TESTFAHRT IM CHEVROLET BOLT

„ICH FUHR DEN OPEL-BRUDER“

AUTO BILD-Redakteur Boris Pieritz war in den USA mit dem Chevy Bolt EV, dem amerikanischen Bruder des Opel-Stromers, unterwegs. Und der Kollege war begeistert: „Mit 360 Nm Drehmoment und sieben Sekunden auf Tempo 100 lässt er die Konkurrenz wie Nissan Leaf (11,5 Sekunden) oder Renault Zoe (13,5) locker stehen.“ 146 km/h soll der Chevy maximal draufhaben – aber zum richtig sportlichen Fahren ist er nicht gemacht: „Die kleinen, schmalen Räder sind leicht überfordert.“ Unterm Strich urteilt Pieritz: „Vier Sterne – der hat uns gefehlt!“



Euro. Damit wird er praktisch zu einem direkten Konkurrenten für den BMW i3. Das bayrische Kohlefaser-Mobil gibt es ab 34 950 Euro. Die technischen Daten lesen sich so, als hätten sie als Blaupause für den Opel gedient. Angetrieben wird der Ampera-e von einem E-Motor mit 203 PS, die 435 Kilogramm schwere 60-kWh-Batterie wird sich über einen Großteil des Fahrzeugbodens ausbreiten, somit zur Fahrzeugsteifigkeit beitragen. Wir rechnen mit einem Gesamtgewicht von 1,6 Tonnen. Geladen an einer Haushaltssteckdose, soll der Stromer nach zwei Stunden wieder 80 Kilometer Reichweite haben.

Aber Achtung, auch die Bayern schlafen nicht! Ab Sommer soll der i3 230 km schaffen. Das könnte ja wirklich spannend werden – ein Duell BMW gegen Opel hatten wir lange nicht. Und es sieht gar nicht mal schlecht aus für den Opel-Stromer ...

Manchmal bestraft das Leben auch den, der zu früh kommt. Den Ampera zum Beispiel. Schön, dass Opel nicht aufgibt und das Thema E-Mobil neu angeht. Der Ampera-e sieht gut aus, die Fahrleistungen klingen ansprechend, die Reichweite vielversprechend.

Opel Ampera-e

TECHNIK IM
ELEKTROAUTO

Elektromotor mit

- Leistungselektronik
- Lagern

Eingangsgeltriebe mit

- Ausgangswellen auf die Vorderräder
- Zahnrädern
- Lagern

Klimaanlage mit

- elektrischer Heizung

Akkumulatoren mit

- Batteriemanagementsystem
- Ladeanschluss
- Verkabelung



Opel Ampera-e: 2017 kommt das Elektroauto zu uns. In den USA gibt es ihn als Bolt.

Elektro oder Verbrenner

WER HÄLT LÄNGER?

Ob Ölfilter oder Zahnriemen – geht es um den Verschleiß konventioneller Motoren, gibt es Erfahrungswerte. Aber wie ist es um die Haltbarkeit von Elektroautos bestellt? Ein Blick in die Zukunft

STARTEN DIE E-AUTOS jetzt richtig durch? Der neue Ampera-e von Opel verspricht eine Reichweite von mehr als 300 Kilometern, soll in Deutschland für weniger als 35 000 Euro angeboten werden. Damit wird er zu einer echten Verbren-

ner-Alternative. Da stellt sich die Frage nach den Folgekosten:

Die Kfz-Steuer ist für E-Auto-Käufer kein Thema. Stromer sind die ersten fünf Jahre von der Steuer befreit. Nach Ablauf der Frist wird nach Gesamtgewicht besteuert, rund fünf Euro pro

200 Kilo. Ähnlich sieht es bei den notwendigen Wartungsarbeiten aus: Die E-Autos fahren preiswerter als vergleichbare Verbrenner. Der Verschleiß an den Elektromotoren ist überschaubar. Allenfalls die Kohlebürsten, die den Strom im Motor übertragen, ver-

FOTOS: HERSTELLER (2)



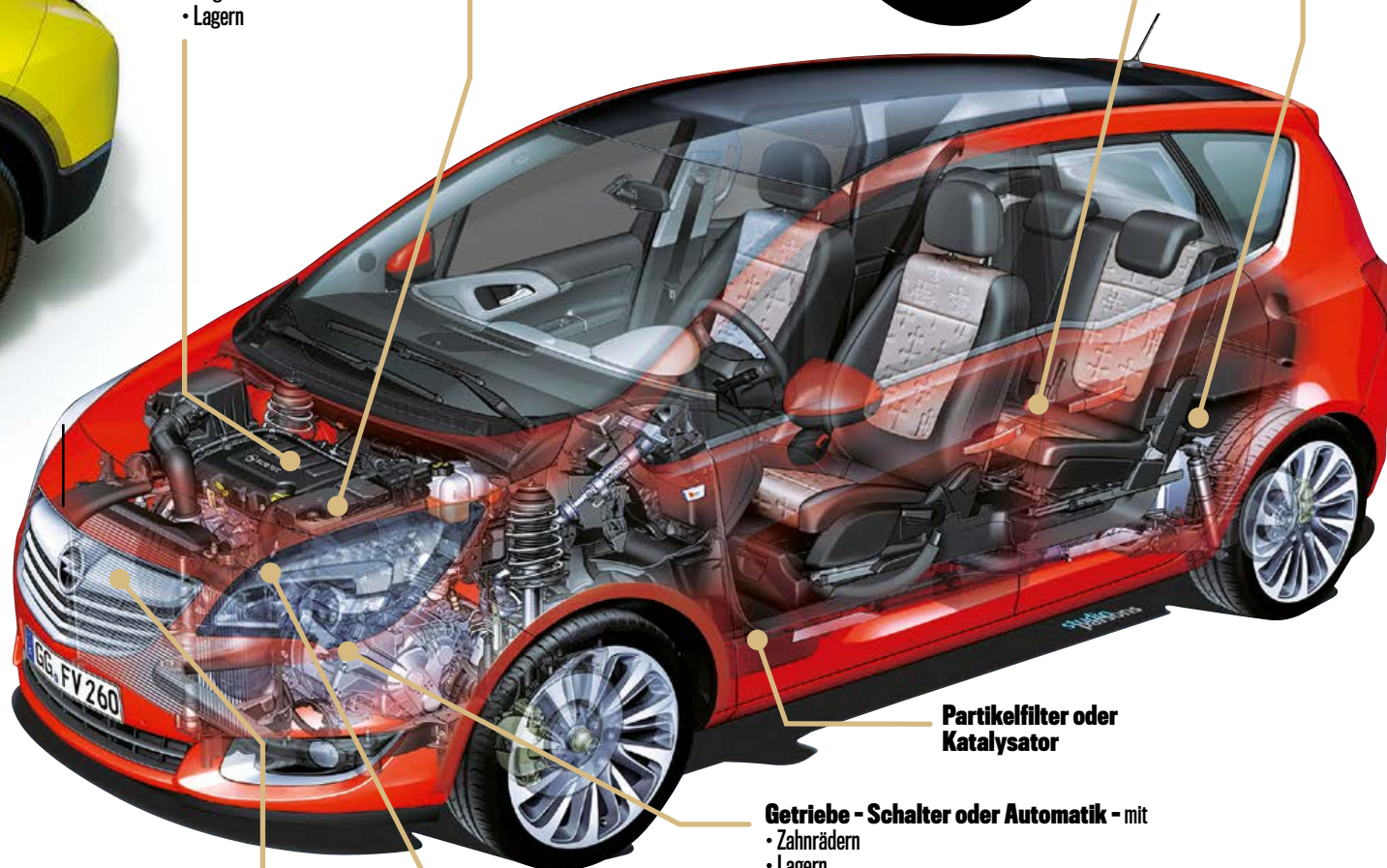
- Motor** mit
- Luftfilter
 - Drosselklappen
 - Anlasser
 - bis zu drei Turboladern
 - Ladeluftkühler
 - Ventilen
 - Kolben
 - Einspritzanlage samt Steuergerät
 - Motorsteuerung (Zahnriemen oder Steuerkette, Steuergeräte)
 - Lichtmaschine
 - Glüh- oder Zündkerzen
 - Ölfilter
 - Motoröl
 - Abgasrückführventil
 - Lagern

- Klimaanlage** mit
- Kompressor
 - Druckleitungen
 - Trockner

- Tank** mit
- Kraftstoffleitungen, Entlüftungsventil mit Aktivkohlefilter
 - Kraftstofffilter
 - Kraftstoffpumpe samt Steuerung

Opel Meriva

TECHNIK IM VERBRENNER



Endtopf

Partikelfilter oder Katalysator

- Getriebe - Schalter oder Automatik - mit**
- Zahnradern
 - Lagern
 - Kupplung
 - Sensoren für Gangsteller, Kupplungsweggeber, Hydraulikdruck und Getriebedrehzahl

Krümmen

- Kühlung** mit
- Kühlflüssigkeit
 - Leitungen
 - Kühlerlüfter
 - Wasserpumpe
 - Steuergerät
 - Thermostaten

OPEL AMPERA-E

320

Kilometer soll das Elektroauto mit vollen Akkus schaffen. Die Speicherkapazität beträgt 60 kWh. Der Verkaufspreis liegt in den USA bei umgerechnet 30 000 Euro.

schließen. Viel mehr ist da nicht. Wenn alles stabil genug gebaut ist oder auf die Schleifkohlen verzichtet wird, kann so ein Motor ewig halten.

Das bestimmende Thema bei den Stromern ist allerdings nicht der Motor: Die Batterien verschlingen einen großen Anteil der Herstellungskosten. Aber auch hier herrscht mittlerweile Gelassenheit: Moderne Lithium-Ionen-

Akkus halten mindestens 2000 Ladezyklen, bei durchschnittlicher Fahrweise entspricht das einem Zeitraum von rund zehn Jahren. Bei einigen Autobauern sollen die Akkumulatoren sogar 5000 bis 8000 Zyklen schaffen.

Ein weiterer großer Vorteil des Elektroantriebs liegt im Weglassen: Was nicht da ist, geht auch nicht kaputt.

Die wichtigsten Fragen zu Verschleiß und Kosten bei modernen Elektrofahrzeugen:

Welche Verschleißteile finden sich in Elektroautos?

E-Autos haben im Vergleich zum Verbrenner wesentlich weniger Verschleißteile. Bremsen, Stoßdämpfer und Fahrwerk unterliegen vergleichbaren Kräften und Abnutzung, sind auf das etwas höhere Gewicht ausgelegt. Jedoch fallen beim Stromer die meisten mechanischen Bauteile weg und werden durch elektronische ersetzt. Hier liegt auch der große Vorteil: Elektromotoren sind wesentlich einfacher gebaut, haben eine höhere >>

VERSCHLEISSTEILE IM AUTO MIT VERBRENNER*

Dass der Verschleiß in einem Verbrennungsmotor hoch ist, kann nicht wirklich verwundern. Kraftstoff wird verbrannt, das Auf und Ab der Kolben muss in eine drehende Bewegung umgewandelt werden, viele mechanische Teile greifen ineinander. Ohne funktionierende Motorkühlung und -schmierung geht das nicht, das erfordert viel Aufwand.



Turbolader leiden bei Wartungsstau

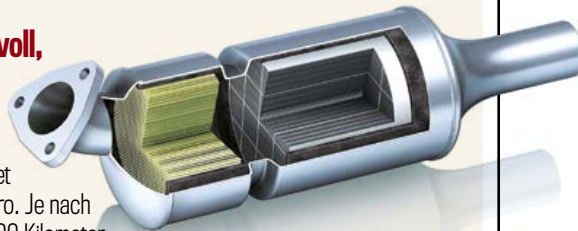
Ölwechsel verschleppt oder Schmutz im Ansaugtrakt, das mögen Turbolader gar nicht. Ein neuer Lader kostet inklusive Einbau schnell ein paar Tausend Euro. Fühlt sich der Turbo wohl, hält er weit über 150 000 km.

Zahnriemen - reißt er, wird's teuer

Der Zahnriemen ist der Dirigent im Motor, er sorgt zusammen mit der Nockenwelle dafür, dass die Ventile im richtigen Moment öffnen, lässt so Luft rein und Abgas raus. Die vorgeschriebenen Wechselintervalle liegen zwischen 60 000 und 240 000 Kilometern. Der Tausch kostet um die 400 Euro, es kann modellabhängig auch teurer werden.

Partikelfilter - ist er mit Asche voll, geht nichts mehr

Asche lässt sich nicht weiter verbrennen und sorgt bei geschlossenen Systemen für ein Verstopfen. Ein neuer Filter kostet rund 1000 Euro, die Reinigung 300 Euro. Je nach Fahrzeugmodell alle 70 000 bis 150 000 Kilometer.



Öl und Filter - Fremdstoffe verändern die positiven Eigenschaften

Motoröl wird durch Verbrennungsrückstände, Kraftstoffe und andere Einträge verunreinigt. Der Motor leidet, der Verschleiß nimmt zu. Je nach Fahrzeugmodell ist ein Ölwechsel, samt Filter bei 20 000 bis 50 000 Kilometer fällig. Kosten zwischen 80 und 120 Euro.



Zündkerzen - Funkengewitter frisst an der Elektrode

Sie hält ihren Kopf ins explodierende Gemisch - eine unsaubere Verbrennung erhöht den Verschleiß. Wechsel zwischen 30 000 und 100 000 Kilometern, Kosten um 80 Euro.



Auspuff - Rost sorgt für den Exitus

Die Qualität von Auspuffanlagen schwankt gewaltig - bei einigen Neufahrzeugen erreicht der Nachschalldämpfer nicht einmal die erste TÜV-Untersuchung. Ein Endtopf, je nach Fahrzeugmodell, um 180 Euro.



Frank Ramowsky, Experte für Elektromobilität beim TÜV Rheinland

„Elektroautos sind wesentlich weniger verschleißanfällig als konventionelle Fahrzeuge. Sie bestehen aus viel weniger Einzelbausteinen und verzichten auf die höchst komplizierten und komplexen Verbrennungsmotoren.“

» Lebensdauer und sind nicht so wartungsintensiv. Das gilt auch für das Eingangsgetriebe und die Akkumulatoren.

Welche Verschleißteile gibt es bei Diesel und Benzinern?

Konventionelle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren haben bauartbedingt eine Vielzahl von Verschleißteilen. Motor, Getriebe, Kühlung, Auspuff oder Bremsen sind Systeme, die hohen mechanischen und thermischen Einflüssen ausgesetzt sind. Die Lebensdauer bestimmter Bauteile ist also begrenzt. Das gilt auch für Betriebsflüssigkeiten wie etwa Motoröl oder Bremsflüssigkeit, Batterien und Filter, die nicht für einen Betrieb übers Fahrzeugsleben ausgelegt sind.

Wie unterscheiden sich Inspektion und Wartung bei Elektroauto und Verbrenner?

Sie unterscheiden sich in Aufwand und Kosten, aber nicht in ihrer Regelmäßigkeit. E-Autos werden von den Herstellern in den gleichen Zeitabständen zur Inspektion gerufen wie herkömmliche Autos. So soll garantiert werden, dass sich Funktion und Mechanik in einem einwandfreien Zustand befinden. Die regelmäßige Wartung trägt außerdem zum Werterhalt bei und sichert die Garantieleistungen des Herstellers. Der Inspektionsaufwand bei E-Autos ist allerdings wesentlich geringer. Zeitintensive Arbeiten wie etwa der Wechsel von Betriebsflüssigkeiten fallen weg. Ein wichtiger Punkt ist aber die Überprüfung der teuren Batterie. Die elektronischen Komponenten sind nahezu wartungsfrei. Dementsprechend sind die Kosten beim Verbrenner höher, da mehr Zeit aufgewendet wird und mehr Bauteile am Auto regelmäßig ausgetauscht werden.

Wie viel Sparpotenzial bieten E-Autos bei der Wartung?

Laut einer Studie des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA) und der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) Nürtingen-Geislingen liegen die Wartungs- und Reparaturkosten für Elektrofahrzeuge um rund 35 Prozent unter denen eines vergleichbaren Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. So werden für einen Kleinwagen (Laufzeit: acht Jahre, Jahresfahrleistung:



SAGEN SIE UNS IHRE MEINUNG, UND SCHREIBEN SIE UNS.

redaktion@autobild.de

* Preise und Haltbarkeit der Bauteile stellen Beispiele dar, es sind Abweichungen möglich.

ERSATZTEILE IM KOSTENVERGLEICH

Modell	Ersatzteil	Kosten
Elektro	Akkumulator	15 000 Euro
	Elektromotor/Getriebe	3000 Euro
	Bremsbeläge & -scheiben	430 Euro
	Inspektion	120 Euro
Benziner oder Diesel	Zahnriemenwechsel	460 Euro
	Ölwechsel/Ölfilter	110 Euro
	Nachschalldämpfer	260 Euro
	Luftfilter	40 Euro
	Bremsbeläge & -scheiben	430 Euro
	Zündkerzen	50 Euro
	Partikelfilter inkl. Kat	2300 Euro
	Inspektion	240 Euro

* Alle Angaben ohne Gewähr; Quelle: Hersteller und Schwacke, Preise für den Ampera-e noch nicht endgültig bekannt

8000 km) mit Elektromotor 2350 Euro Wartungs- und Reparaturkosten fällig. Besitzer von Diesel- oder Benzinermodellen müssen mit 3650 Euro rechnen. Der Grund: kein Ölwechsel, kein Ersatz der Auspuffanlage, geringerer Bremsverschleiß.

Opel Ampera-e



KAUM VERSCHLEISSTEILE IM E-AUTO

Der große Vorteil des Elektroantriebs liegt im Weglassen: kein Auspuff, kein Zahnriemen, kein Motoröl, keine Wasserpumpe – um nur einige Teile aufzuzählen. Was nicht an Bord ist, geht auch nicht kaputt und benötigt keine Wartung. Zusätzlich sorgt ein Batteriemanagement für ein langes Akkuleben – um das zu erreichen, wird die Batterie nie ganz voll geladen oder ganz geleert.

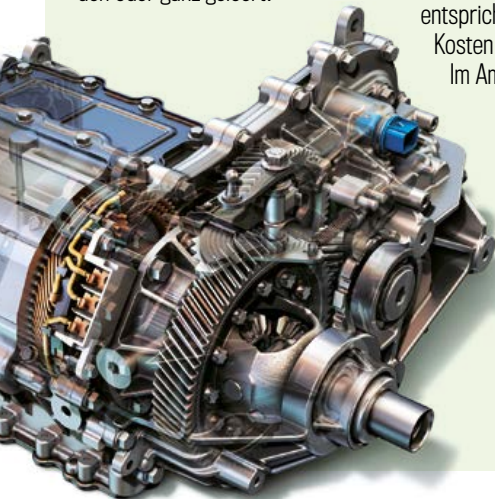


Die Akkus sind gut geschützt

Eine Elektronik überwacht die Lithium-Ionen-Akkus. Die Lebenserwartung liegt bei 2000 bis 8000 Ladezyklen, das entspricht mindestens zehn Jahren. Die Kosten sollen bei 250 Euro/kWh liegen. Im Ampera-e also rund 15 000 Euro.

Elektromotor und Getriebe halten ewig

Kein kompliziertes Getriebe, keine aufwendige Steuerung, der Antrieb in Elektrofahrzeugen arbeitet relativ verschleißfrei, ist auf ein Autoleben ausgelegt, über 150 000 Kilometer. Motor und Getriebe kosten rund 4000 Euro.



FOTOS: HERSTELLER (A), S. HABERLAND/2

Warum halten die Bremsen beim Elektrofahrzeug länger?

Das Zauberwort heißt Rekuperation und meint die Rückgewinnung von Energie im Brems- und Schubbetrieb von Elektrofahrzeugen. Und so funktioniert's: Das Elektroauto wird nicht nur durch den Elektromotor beschleunigt, sondern auch verzögert. Dadurch wird die Bewegungsenergie in die Batterie zurückgespeist, und die Bremsen verschleßen weniger. Bremsen im E-Auto sollen sechs- bis zehnmal länger halten.

Welche Vor- und Nachteile haben Elektroautos?

Für die reinen Stromer spricht vor allem ihre große Umweltfreundlichkeit. Daneben punkten sie mit geringer Lärmbelastigung und niedrigen Unterhaltskosten. Das „Tanken mit Strom“ sowie die anfängliche Steuerbefreiung halten die Kosten niedrig. Das Gleiche gilt für die Wartungs- und Reparaturkosten im Vergleich zum Verbrenner. Der große Nachteil der E-Autos ist derzeit noch der hohe Kaufpreis. Vergleichbare Benziner oder Diesel kosten wesentlich weniger.

Das Beispiel VW Golf macht es deutlich: VW e-Golf: 34 900 Euro; VW Golf 1.2 TSI BMT Trendline DSG: 21 250 Euro; VW Golf 1.6 TDI BMT Trendline DSG: 23 750 Euro. Das gilt auch für die teuren Batterien. Müssten diese ausgetauscht werden, droht in der Regel der wirtschaftliche Totalschaden. Einige Hersteller vermieten aus diesem Grund die Akkumulatoren. Je nach E-Auto können auch lange Ladezeiten und eine geringe Reichweite gegen den Kauf sprechen.

Rechnen sich Elektroautos gegenüber Verbrennern?

Zurzeit noch nicht. Der ADAC hat am Beispiel von zehn Elektrofahrzeugen und vergleichbaren Dieseln und Benzinern der gleichen Marke untersucht, wie rentabel Elektroautos sind. Das Ergebnis: Der BMW i3 ist das einzige Elektroauto auf dem Markt, das mit 52,3 Cent pro Kilometer günstiger unterwegs ist als ein vergleichbarer Benziner. Alle anderen E-Autos, von Citroën C-Zero bis zum VW e-Golf, sind im Unterhalt pro Kilometer teurer. Der Grund dafür sind immer die hohen Anschaffungskosten.



FAZIT
Redakteure
**BENDIX KROHN UND
BERND VOLKEN**

Geht es um Haltbarkeit, bestehen Akkumulatoren und Elektroantriebe den Vergleich zu konventionellen Antrieben mit Bravour. Auch die Reichweite der Elektroautos steigt – hilft jetzt noch der Staat mit einer Geldspritze, kann sich der Kauf lohnen.

Zuhause an der Piste

www.belvilla.de

Belvilla bietet Ihnen Ferienhäuser zum Wohlfühlen – zum Beispiel in der Steiermark oder in Tirol.

www.belvilla.de – 0800 1826013 (kostenlos)

* Buchung bis zum 31.03.2016 mit Anreise bis zum 31.12.2016, Ihr Rabatt-Code ist auf alle Buchungen bei Belvilla anwendbar. Ein Anspruch auf Barauszahlung des Gutscheinwerts besteht nicht. @Leisure BR BV, Postfach 2051, 5600 CB Eindhoven, Niederlande.

75 €
RABATT-CODE*
BELAB165

Neuer M2 Performance

Der BMW mit der Prise Pfeffer

So ein M2 gehört ja nicht zu den laschen Langweilern. Trotzdem würzt BMW nach. Mit Teilen aus dem M-Performance-Programm



Er saß schon drin: Redakteur Peter Fischer im BMW M2 Performance



Gut sortiert: Im M2 Performance lässt sich auch der Doppelkupplungs-Hebel mit Carbon veredeln

JA, *SPINNENDIE*denn, die Münchner? Der nagelneue M2 ist noch nicht einmal auf der Straße, schon verschärfen die emsigen Bayern ihn mit M-Performance-Zubehör – also dem werkseigenen Tuning-Programm. Mit den Motorsport-Anbauteilen wirkt der M2 noch bissiger, angriffslustiger und heißer – obwohl schon die Basis wirklich nicht zurückhaltend ist. So wachsen dem Power-Coupé kleine Flügelchen an der Schürze und vor den Hinterrädern, eine steil stehende Abbrisskante auf dem Gepäckdeckel und ein Diffusor-Einsatz in der hinteren Stoßstange.

Alles aus Carbon, blitzsauber verarbeitet und im Windkanal abgestimmt, damit der flotte Bayer nicht aus der aerodynamischen Balance gerät. Für noch mehr optische Potenz ist unser Fotoexemplar mit Folie deko-

riert, und zwar in der hauseigenen Trikolore der M GmbH. Damit erinnert der veredelte M2 an seinen Urahn 2002 turbo oder die legendären CSL-Renner der 70er-Jahre. Irgendwie hemdsärmelig, dieser M2 – und gerade deshalb eine sympathische Abwechslung im automobilen Allerlei.

Auch im Innenraum hat BMW fleißig die Pfeffermühle angesetzt und – ratsch, ratsch, ratsch – pikante Motorsport-Aromen verteilt. Der Fahrer erfreut sich am M-Performance-Lenkrad mit Alcantara-Griffstücken, Carbonteilen und der obligatorischen Mittenmarkierung, die beim herzhaften Drift auf der Rennstrecke die Ausrichtung der Vorderräder anzeigt. Für Feinschmecker: Noch mehr offenporige Carbonteile als in der Serienversion schmücken auf Wunsch das Cockpit des M2, den Gangwahlhebel des Sie-


370
PS


Reihen-
sechszylinder


500
Nm


270
km/h Spitze



Fest im Griff: Sportlenkrad aus der Performance-Abteilung mit besonders dickem Kranz

bengang-Doppelkupplungsgetriebes und den Handbremsgriff.

Und technisch? Da hält sich BMW bewusst zurück, damit der M2 einen

 **BMW M760Li**

... UND HIER KOMMT DER SUPER-DICKMANN

Nein, kein M7 – aber der erste 7er von M. Mit dem M760Li greift BMW jetzt den Mercedes-AMG S 65 und den Audi S8 an. Der Zwölfzylinder leistet künftig 600 PS und wuchtet 800 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Macht Fahrleistungen eines Sportwagens: 0 auf 100 in 3,9 Sekunden, 305 km/h Spitze. Die Preise stehen noch nicht fest.



Sitzt perfekt: ja, irgendwie auch unser Autor, vor allem aber Anbauteile und Dekofolien am M2 Performance



Sieht nicht nur gut aus: Die hochwertigen Tuningteile werten den M2 optisch deutlich auf. Die Carbon-Details (hier der Schweller) sind blitzsauber verarbeitet

Respektabstand zum M4 hält. Der Turbomotor leistet also nach wie vor 370 PS und stemmt 465 Nm Drehmoment (kurzzeitig 500 Nm). Da empfiehlt

es sich, den aufgepeppten M2 wenigstens mit dem M Driver's Package auf 270 km/h Höchstgeschwindigkeit freischalten zu lassen, um ganz, ganz

⚡ 600 PS **🏠 Zwölfzylinder** **🕒 305 km/h**

Böse, böse: neuer Schweller und Mattlack für den M-7er



FOTOS: HERSTELLER (O. R. TIMM)



FAZIT
Redakteur
PETER FISCHER

Gepfefferte Optik, scharfer Sound und gesalzene Preise.

Mit den M-Performance-Parts wird der ohnehin schon verführerische M2 als Sammlerobjekt noch begehrenswerter.

Das Beste dabei: Trotz der Tuning-Maßnahmen bleibt er zu 100 Prozent BMW.



Guckt gefährlich: Front mit dynamischen Akzenten, wird im Rückspiegel meist schnell größer

vorne voranzufahren. Für den Bodenkontakt steht ein Gewindefahrwerk zur Auswahl, das den kleinsten M mindestens 5 und maximal 25 Millimeter näher an den Asphalt holt.

Einen ordentlichen Schuss Tabasco bekommt der M2 durch die Sportauspuffanlage: Beim Rangieren im Studio atmet der Dreiliter-Reihensechser derart stimmungsgewaltig aus, dass es einem die Nackenhaare aufstellt. Wer den Sound von böse auf höllisch umstellen will, öffnet per Fernbedienung alle Klappen im Offenrohr – was aber nur auf der Rennstrecke legal ist.

Verboten ist eigentlich auch der Preis von 56 700 Euro, zu dem für die feinen M-Teile und das Doppelkupplungsgetriebe noch 9650 Euro dazu kommen. Da hilft nur, ein bisschen spinnert zu sein.


 AB
24 000
EURO

Neuer Seat-SUV

 > Im Ateca-Design
steckt viel Leon. Neu
sind die dreieckigen
LED-Scheinwerfer

Jetzt aber Attacke, Ateca!

Reichlich spät fährt Seats erster SUV vor – und muss nun ordentlich Gas geben

NUN IST ES ALSO RAUS. Ateca heißt er, der Premieren-SUV von der Costa Brava. Benannt nach einer Gemeinde in der Provinz Saragossa. Der erste SUV überhaupt aus dem ewigen Sonnenscheinland. Obwohl er genau genommen ein halber Tscheche ist, montiert im Skoda-Werk Kvasiny, demnächst parallel zum neuen Yeti.

Der Ateca kommt so spät, wie die Spanier abends essen gehen. Während Konzernmutter VW sich längst mit dem ersten Tiguan den Magen prall gefüllt hat, will Seat ab Juli endlich

auch vom süßen SUV-Kuchen naschen. Und er soll für die Spanier mehr als eine Sättigungsbeilage sein. Opels Mokka und Nissans Qashqai stehen auf seiner Speisekarte. Beide europaweit Helden dieser Boomklasse und in etwa so groß wie der 4,36 Meter lange Ateca.

Technisch basiert dieser auf dem fünftürigen Leon, ist also ein Kind aus dem MQB-Baukasten des VW-Konzerns, was bekanntlich viele Spielarten ermöglicht. Die ersten offiziellen Fotos zeigen, dass Seat seine Linie gefunden hat. Wir sehen das prägnante Leon-

Design in Hoch-Form. Mit messerscharfen seitlichen Sicken, Trapezgrill und hellwachen LED-Augen.

Innen – da lehnt sich Seat weit aus dem Fenster – soll der Ateca die beste Raumausnutzung der Klasse haben. Zumindest auf dem Papier verspricht der Kofferraum schon mal die große Reisewelt: 510 Liter gehen beim Fronttriebler rein, 485 beim Allradler.

Womit auch das geklärt wäre: Ja, Seat bietet vom Start weg Front- und Vierradantrieb an. Zudem lassen die Iberer die Wahl zwischen Schalt- oder Doppelkupplungsgetriebe, drei



**Der Ateca
hat Appetit
auf Mokka
und Qashqai.**



Auch hier: viel Leon, wenig Verwirrung. Übersichtliches Cockpit mit Acht-Zoll-Bildschirm und zentralem Bedienknopf auf der Mittelkonsole



Ateca - ein neuer Name auf der SUV-Landkarte. Gebaut wird er in Tschechien bei Skoda

Ausstattungsvarianten, jede Menge kluger Assistenzsysteme sowie fünf Motoren: zwei Benziner (1.0 TSI/115 PS, 1.4 TSI/150 PS) und drei Diesel (1.6 TDI/115 PS, 2.0 TDI/150 PS, 2.0 TDI/190 PS). Im Gegensatz zum Leon, dessen Layout im Wesentlichen das Ateca-Cockpit bestimmt, spendiert Seat einen größeren Acht-Zoll-Bildschirm, gegen Aufpreis gibt es eine

Connectivity-Box für kabelloses Laden des Smartphones, das Multimedia-System beherrscht MirrorLink, Apple CarPlay und Android Auto.

Aus dem Preis macht Seat ein ähnliches Geheimnis wie vorher aus dem Namen. Zum Glück wissen wir, dass es bei rund 24 000 Euro losgeht. Auch das ist nun also raus.



Mit 4,36 Metern ist der Ateca fast auf den Zentimeter so lang wie der Nissan Qashqai



DAS IST DER BRUDER DES ATECA

NEUER SKODA YETI AB 2017

Während Seat gerade seinen ersten SUV vorstellt, bringt Konzernschwester Skoda nächstes Jahr bereits die zweite Generation des Yeti - mit ernstem Design und deutlichem Größenwachstum. Wie auch der Ateca wird der neue Yeti rund 4,40 Meter lang - beide gebaut in Kvasiny.



Halbe Nummer größer: neuer Yeti



FAZIT
Redakteur
TOMAS HIRSCHBERGER

Seat kommt spät, aber gerade richtig. Getragen vom SUV-Boom, dürfte der Ateca die spanische VW-Tochter weiter beflügeln. Der Leon hat das Feld bereitet, der Ateca kann nun ernten. Er muss sich nur annähernd so gut fahren, wie er aussieht.

1&1 DSL

INTERNET & TELEFON

9,99

€/Monat*

Sparpreis für 12 Monate,
danach 24,99 €/Monat.

Auf Wunsch mit **1&1 HomeServer**:
WLAN-Router, Telefonanlage
und Heimnetzwerk in einem.



BEI 1&1 GIBT'S DAS BESTE NETZ!



In Deutschlands härtestem Festnetz-Test mit rund 1,7 Millionen Messungen von Sprachqualität, Datenraten und vielem mehr erzielt 1&1 als einziger von 9 Anbietern mit dem insgesamt besten Leistungspaket die Note „sehr gut“. Mit diesem herausragenden Ergebnis verweist 1&1 die Deutsche Telekom auf den zweiten Platz und ist der führende alternative DSL-Anbieter!

Nur bis 29.02.

Bis zu 50,-€ Startguthaben sichern!*



1&1

☎ 02602/9690

* 1&1 DSL Basic für 12 Monate 9,99 €/Monat, danach 24,99 €/Monat. Inklusive Internet ohne Zeitlimit (Monatlich 100 GB bis zu 16 MBit/s, danach bis 1 MBit/s), Telefon-Flat ins dt. Festnetz und 1&1 DSL-Modem für 0,- €. Oder auf Wunsch z. B. mit 1&1 HomeServer Tarif-Option für 4,99 €/Monat mehr. Weitere Tarife mit bis zu 50,- € Startguthaben zur Verrechnung ab dem 4. Vertragsmonat. Hardware-Versand 9,90 €. 24 Monate Vertragslaufzeit. Preis inkl. MwSt. 1&1 Telecom GmbH, Elgendorfer Straße 57, 56410 Montabaur

1und1.de



HYBRID-SPEZIAL

Der Toyota Prius war der erste seiner Art, inzwischen setzen immer mehr Hersteller auf Hybride – also die Kombination aus Verbrenner und E-Motor.

WEITERE THEMEN



Erste Fahrt im neuen Prius

Im April startet die vierte Generation des Toyota Prius. Fährt er so anders, wie er aussieht? **34**



Die Zukunft ist hybrid

Ausblick in das Jahr 2025: Hybride werden den Diesel ablösen, sagt Redakteur Frank Rosin. **37**



Wie viel Hybrid muss es sein?

Im Test treten an: Toyota RAV4 Hybrid und Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid. Duell der Systeme. **38**

Neuer Hybrid

DER PRIUS VON

Nach dem Dieselskandal braucht VW ein Symbol des Aufbruchs – einen Hybriden



Die Zukunft von VW? Die Wolfsburger arbeiten an einem „Volks-Hybrid“ – sparsam und bezahlbar wie der Toyota Prius

DIE GROSSE ÜBERSICHT ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND

In Deutschland werden mittlerweile 40 Hybride mit und ohne Stecker angeboten. Wir zeigen alle Modelle von Audi bis VW – und klären über deren Stärken und Schwächen auf



Audi A3 Sportback e-tron

Leistung: 204 PS • Preis: **ab 37 900 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **1,7 l/100 km**

Der Audi fährt bis zu 50 Kilometer rein elektrisch – sehr sexy! Realverbrauch vier Liter und hoher Preis.

VW

im Stil des Toyota Prius



Neuer Hut auf bekannter Grundlage: Der XL3 basiert auf dem gleichen Technikbakasten wie Golf, Passat und Tiguan

FOTOS: HERSTELLER (5), H. ALMOWAT, R. RATZKE, S. HABERLAND, S. KRIEGER, FOTOMONTAGE: LARSON (2)

**NEUER
VW XL3
AB 2018**



DAS JAHR 2015 würden sie bei Volkswagen wohl am liebsten aus dem Gedächtnis streichen. Die Manipulation von Abgaswerten hat das Unternehmen in seinen Grundfesten erschüttert wie keine Krise zuvor. Der Rückruf hat mittlerweile begonnen, der Vertrauensverlust der Kunden aber wird VW noch Jahre beschäftigen. Schließlich haben sie in Wolfsburg ein Versprechen gebrochen: für vergleichsweise viel Geld ein umweltmäßig einwandfreies Qualitätsauto zu liefern.

Jetzt braucht es ein Symbol für den Neuanfang. Hier kommt der Toyota Prius ins Spiel. Denn der dokumentierte, als er 1997 auf den Markt kam, für die Japaner genau den Neustart, den VW jetzt braucht. Auf den ersten Blick war klar, dass der Prius anders war. Binnen kurzer Zeit konnten die Asiaten mit diesem einen Modell ihre Umfragewerte in Sachen Umweltfreundlichkeit steigern.

Und genau hier wollen die neuen VW-Verantwortlichen ansetzen. Die Plattformstrategie ermöglicht es dem neuen Markenchef Herbert Diess und seinem Cheftwickler Frank Welsch, in kurzer

Zeit ein solches Symbol für den Neuanfang zu entwickeln.

Anders als die Elektroautos auf Basis von Up und Golf und die bisherigen Plug-in-Hybride Golf und Passat GTE soll das intern XL3 genannte Hybridmodell eine eigenständige Karosserie bekommen. Der Name ist kein Zufall, zahlreiche Designelemente erinnern an das extrem aerodynamisch gestaltete Ein-Liter-Auto XL1, das in einer Kleinserie von 250 Exemplaren gefertigt wurde. Von den bisherigen Elektro-VW übernimmt der XL3 hingegen die C-förmigen Tagfahrlichter und blaue Zierelemente.

Anders als beim über 100 000 Euro teuren Prestigeprojekt XL1 wird die Technik des neuen Hybridautos erstaunlich bodenständig ausfallen. Um die Kosten im Rahmen zu halten, verbietet sich eine allzu große Batterie. Ähnlich wie der Toyota Prius wird der VW XL3 nur wenige Kilometer rein elektrisch fahren können. Als Antrieb ist ein 1,4-Liter-Turbobenziner mit Zylinderabschaltung und einer Leistung von 140 PS vorgesehen. Er soll mit einem Elektromotor kombiniert werden, der rund 35 PS leistet. Volkswagen peilt einen Verbrauch von drei Litern je 100 Kilometer an – und einen Grundpreis um die 30 000 Euro.

So gesehen hätte die Dieselkrise vielleicht doch etwas Gutes: Sie hätte den ersten Prius von VW geschaffen.



FAZIT
Redakteur
STEFAN VOSWINKEL

Volkswagen braucht dringend ein sichtbares Zeichen für den Neuanfang. Der XL3 könnte genau das sein: sparsam und bezahlbar, erkennbar progressiv gezeichnet – so könnte er der Marke einen Weg in die Zukunft weisen. Wie der Prius Toyota vor fast 20 Jahren.



Audi Q7 e-tron

Leistung: 373 PS • Preis: **ab 80 500 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **1,9 l/100 km**
Fährt elektrisch knapp 60 Kilometer.
Fein gedämmter Diesel, tolle Fahrleistungen.
Nachteil: wirklich teuer!



BMW i3 Range Extender

Leistung: 170 PS • Preis: **ab 39 450 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **0,6 l/100 km**
Der Range Extender bringt den Stromer auf 300 km Reichweite. Der Sound des Zweizylinders nervt.



BMW i8

Leistung: 362 PS • Preis: **ab 130 000 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **2,1 l/100 km**
Kleiner Dreizylinder plus E-Motor gleich eine Menge Fahrspaß – zumindest wenn die Akkus voll sind.



BMW 225xe Active Tourer

Leistung: 224 PS • Preis: **ab 38 700 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **2,1 l/100 km**
Der Van ist ein Sonderling: Er bietet Front-, Heck- und Allradantrieb – je nachdem, welcher Motor arbeitet.





Neuer Toyota Prius

**Toyota Prius
1.8 VVT-i Hybrid****Motor** Vierzylinder
(72 kW) + E-Motor (53 kW)**Hubraum** 1798 cm³**Systemleistung** 90 kW
(122 PS) • **Drehmoment**142 + 163 Nm **Spitze**180 km/h • **0-100 km/h** 10,6 s**Antrieb** Vorderradantrieb/
stufenloses Automatik-
getriebe • **Tankinhalt** 43 l**Länge/Breite/Höhe**

4540/1760/1470 mm

Kofferraum 501-1633 l**Leergewicht** 1450 kg**EU-Mix** 3,0 l Super/100 km**Abgas** CO₂ 70 g/km**Preis** ab 28 150 Euro

JETZT MACHT DIE SPARDOSE AUCH NOCH SPASS!

Weniger Verbrauch, mehr Platz, besseres Fahrwerk! Die vierte Prius-Generation macht einen Riesensprung. Warum wir richtig Lust auf den japanischen Hybridpionier haben

DER TOYOTA PRIUS war lange Zeit das Sojawürstchen unter den Autos. Politisch total korrekt, aber irgendwie fehlte der Senf! Wie das Auto fährt oder aussieht – ist vielen Kunden bisher offensichtlich egal! Sie kaufen den Hybriden dennoch. Allein in Europa rollen eine

Million Prius, die Hälfte davon hat Toyota in den vergangenen drei Jahren verkauft.

Doch die Auswahl an Sojawürstchen wird immer größer: Mit Hyundai Ioniq und Kia Niro gehen nach ihren Premieren auf dem Genfer Auto-Salon erstmals zwei ernst zu nehmende Geg-

ner an den Start. Und plötzlich bewegt sich auch Toyota. Das in der Vergangenheit nur evolutionär veränderte Design wagt einen radikalen Bruch, orientiert sich am Wasserstoffauto Mirai. So progressiv, so avantgardistisch ist der Prius noch nie aufgetreten. Wobei fairnesshalber zu erwähnen ist,

ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND

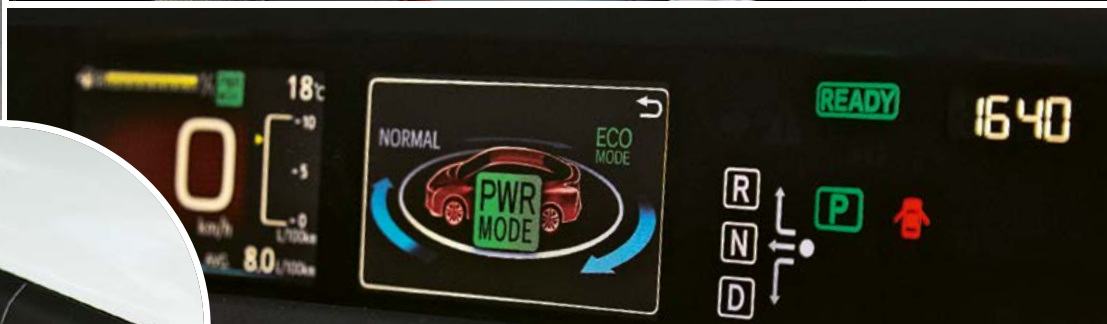
**BMW 330e****Leistung:** 252 PS • **Preis:** ab 43 500 Euro
Verbrauch (Werksangabe): 1,9 l/100 kmZweiliter-Vierzylinder mit 184 PS plus
88 PS aus der Elektromaschine.
Laden per Stecker, Antrieb nur hinten.**BMW ActiveHybrid 5****Leistung:** 340 PS • **Preis:** ab 65 700 Euro
Verbrauch (Werksangabe): 6,4 l/100 kmDen Dreiliter-Reihensechser unterstützt
ein 40-kW-Elektromotor, rein elektrisch sind
nur wenige Kilometer drin.**BMW 740e****Leistung:** 326 PS • **Preis:** ab 91 900 Euro
Verbrauch (Werksangabe): 2,1 l/100 kmJetzt bekommt auch der 7er einen
Stecker und fährt so bis zu 40 Kilometer mit
maximal 120 km/h ohne Abgas.**BMW X5 xDrive40e****Leistung:** 313 PS • **Preis:** ab 69 200 Euro
Verbrauch (Werksangabe): 3,3 l/100 kmDer 113 PS starke E-Motor und die
Akkus kosten Kofferraum, erlauben aber,
31 Kilometer nur mit Strom zu fahren.



Ordentliche Sitze, Cockpit mit Digitalanzeige oben, Monitor und Automatik-Wählhebelchen darunter. Sieht aus wie bei Captain Future...



▲ Power oder Öko? Je nach Sparzielen des Fahrers lässt sich der Prius konfigurieren. Drei Liter Verbrauch sollen drin sein



dass das Design polarisiert. „Wir wollen den Kunden damit ein Lächeln ins Gesicht bringen“, sagen sie bei Toyota. Unsere ersten Erfahrungen auf den Straßen rund um Valencia zeigen: Zwischen Lächeln und Belächeln ist es manchmal nur ein schmaler Grat.

Optik liegt eh im Auge des Betrachters, mutig ist das neue Design so oder so. Viel wichtiger aber ist, dass Toyota dem Prius eine komplett neue Plattform spendiert hat. Und die soll für mehr Wow statt Buh sorgen. Ob nun das holzige Anfedern, der beim Beschleunigen laut aufjaulende Motor, die kleinen, schweißtreibenden Sitze oder die taube Lenkung – das alles soll der Vergangenheit angehören. Toyota verwendet sogar die Wörter Prius und Fahrspaß in einem Satz.

Entsprechend hoch sind die Erwartungen vor der ersten Testfahrt. Schon beim Platznehmen fällt auf: Da können jetzt auch größere Europäer anständig sitzen. Die Sitzposition passt, die bequemen Sessel lassen sich endlich nicht nur weit genug nach hinten schieben, sondern sind auch tiefer eingebaut. Das gleiche Bild auf der Rückbank, hier fehlt es allerdings ein wenig an Kopffreiheit.

Auch der Kofferraum ist gewachsen. Weil der Akku nun unter den Rücksitzen steckt und die neue Hinterachse platzsparend konzipiert wurde, passen jetzt 501 Liter in den Gepäckraum – bis auf ein paar Literchen so viel wie in eine S-Klasse. Auch bei der Gestaltung des Cockpits hat Toyota einen – sagen wir mal – feineren Pinsel

genommen. Zwar ist die Ergonomie von der Ordnung eines VW Golf so weit entfernt wie Tokio von Wolfsburg. Mit ein wenig Eingewöhnung lassen sich die meisten Funktionen trotzdem ganz ordentlich bedienen. Zudem wirken die verbauten Materialien wertiger. War ja nicht immer so. Die Kunststoffe sind weich, einzig die in weißem Plastik gehaltene Mittelkonsole wirkt eher piefig. Sollte wohl nach Apple aussehen. Wirklich cool und serienmäßig an Bord: eine kabellose Ladeschale für Smartphones.

Wie gewohnt passiert beim Druck auf den Startknopf zunächst nichts – außer dass die Digitalanzeige „Ready“ signalisiert. Und tatsächlich nimmt der Prius auf den ersten Metern lautlos Fahrt auf. Bis den Akkus schon kurz darauf die Puste ausgeht und der ➤



Citroën DS 5 Hybrid4

Leistung: **200 PS** · Preis: **ab 42 940 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,5 l/100 km**

Zum Zweiliter-Diesel mit 163 PS gesellt sich ein 37 PS starker Elektromotor an der Hinterachse – ungewöhnlich.



Ford Mondeo 2.0 Hybrid Start-Stopp CVT

Leistung: **187 PS** · Preis: **ab 35 475 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **4,2 l/100 km**

Ford bietet den Mondeo im Alltagsanzug mit E-Unterstützung nur als Stufenheck – und mit zerklüftetem Kofferraum.



Hyundai Ioniq Hybrid

Leistung: **141 PS** · Preis: **ca. 21 000 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **ca. 3,5 l/100 km**

Nach dem normalen Hybriden folgen noch ein Plug-in und ein reines Elektroauto. Das soll 250 Kilometer weit kommen.



Infiniti Q50S Hybrid

Leistung: **364 PS** · Preis: **ab 52 750 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **6,2 l/100 km**

In der Luxuslimousine aus Japan arbeiten ein 3.5 V6 und ein E-Motor zusammen. Macht Sportwagen-Punch ohne Reue.





>> überarbeitete 1,8-Liter-Benziner anspringt. Besser gedämmt als bisher, hält er sich akustisch im Hintergrund. Zumindest solange der Fahrer das Gaspedal nur streichelt. Soll es schneller vorangehen, bleibt es beim aufheulenden Motor. Zugegeben, hier hat Toyota spürbare Verbesserungen erreicht, im Stadtverkehr mitschwimmen geht im Gegensatz zum Vorgänger auch ohne Drehzahl-Eskapaden.

Für die meisten Kunden ist eh viel entscheidender, dass Toyota abermals den Verbrauch gesenkt hat. Mit gerade mal drei Litern soll der Hybrid nun auskommen. Und: Er ist nicht nur sparsam, sondern auch sauber. Stickoxide jedenfalls stößt der Prius konzeptbedingt nur minimal aus.

Zumal die Japaner das reine Gewissen nicht mit fehlendem Fahrspaß erkaufen. Im Power-Mode macht der Antrieb richtig Laune, der Elektromotor boostet munter vor sich hin. Und selbst das Fahrwerk macht endlich mit. Vor Kurven jedenfalls muss der Fahrer nicht mehr ängstlich zusammenzucken, die feinfühligere Lenkung und das sichere, präzise Fahrverhalten vermitteln Vertrauen.

Nicht mal der Komfort bleibt auf der Strecke. Zwar gehört der Prius immer noch zu den straffen Vertretern, federt aber völlig ausreichend komfortabel. Passt prima zu den deutlich gesenkten Wind- und Fahrwerksgeräuschen. Ohne jede Frage: Der neue Prius fährt so viel besser als sein Vorgänger, dass gefühlt mehr als nur eine Generation zwischen den beiden liegt.

Den Fortschritt lässt sich Toyota bezahlen. Das aktuelle Modell kostet mindestens 26 850, der Nachfolger 28 150 Euro. Trotzdem bleibt der Prius fast ein Sonderangebot, ist doch neben LED-Scheinwerfern auch eine Armada von Sicherheitsassistenten serienmäßig an Bord. Oder besser gesagt: das wahrscheinlich sicherste Sojawürstchen der Welt.



Der neue Prius ist ein sympathischer Typ geworden, der optisch polarisiert – und endlich richtig gut fährt. Der Komfort passt, und sogar ein wenig Fahrspaß kommt auf. Dabei bleibt es beim vorbildlich niedrigen Verbrauch und bei bezahlbaren Preisen.

URTEIL

★★★★☆



▲ Alles, nur keine graue Maus! Toyota will mit dem Prius-Design polarisieren. Wir meinen: klappt!

▶ Passt doch! Zwei-Meter-Mann Stefan Voswinkel kann hinten sitzen, nur oben wird's eng

▶ Endlich kein Kabelsalat mehr! Der neue Toyota Prius hat eine Ladeschale für Smartphones

▼ Wie ein kleiner Mirai! Beim Prius hat sich Toyota den Wasserstoff-Pionier zum Vorbild genommen



★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND



Infiniti Q70 Hybrid

Leistung: **364 PS** · Preis: **ab 58 350 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **6,2 l/100 km**

Mit fast fünf Metern noch ein Stück länger als der Q50, nutzt der Q70 die gleiche starke Hybridtechnik.



Kia Niro

Leistung: **149 PS** · Preis: **ca. 20 000 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **ca. 3,8 l/100 km**

Mit 4,36 Metern zielt der Niro auf den VW Tiguan, der Hybrid mixt den 105 PS starken Benziner mit einem 32-kW-E-Motor.



Lexus CT 200h

Leistung: **136 PS** · Preis: **ab 26 950 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,6 l/100 km**

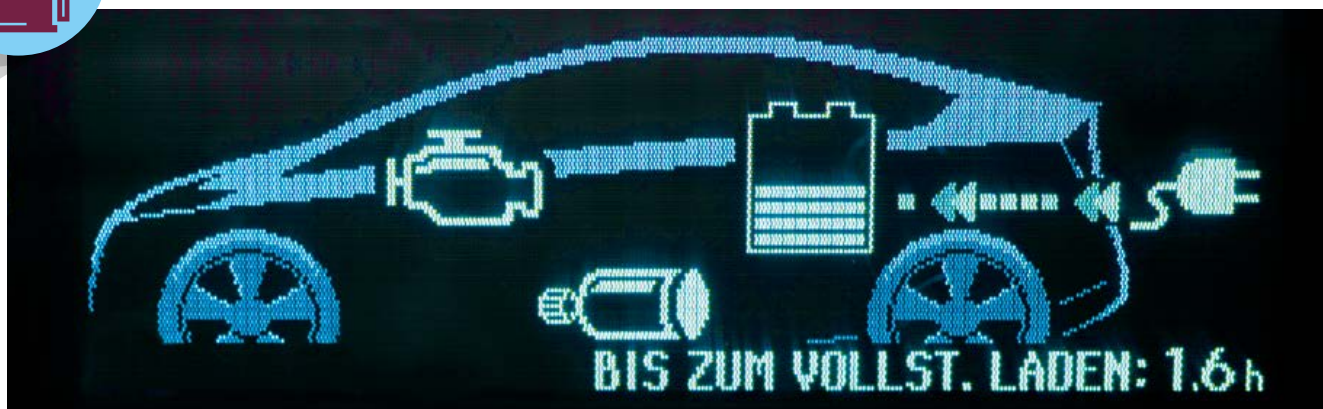
Die noble Toyota-Tochter Lexus kleidet die Hybridtechnik des Prius fein ein, verlangt dafür aber nur 100 Euro Aufpreis.



Lexus IS 300h

Leistung: **223 PS** · Preis: **ab 37 750 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **4,2 l/100 km**

Der 2,5-Liter-Vierzylinder taugt eher zum Sparen als zum Spurten – aber das soll ja auch so sein.



FOTOS: HERSTELLER (3), H. ALMONAT, S. HABERLAND

HYBRIDE WERDEN DIESEL ABLÖSEN – SCHON BALD!

Hybride sind sparsam **und** sauber. Ohne Subventionen hat der Diesel verloren

ICH BEHAUPTET: Nach dem Dieselskandal ist der Wettbewerb zwischen Toyotas Hybridkonzept und den europäischen Herstellern mit ihren nur im Labor sauberen Dieseln entschieden. Der Sieger heißt Hybrid. Denn wenn Diesel wirklich sauber sein wollen (und das heißt: im realen Betrieb auf der Straße), dann werden sie viel teurer. Teurer als Hybride.

Die sind zwar schwer und träge, viele heulen auf beim Beschleunigen oder sind bei 180 abgeregelt – aber diese ewig gleichen Einwände ändern nichts an ihren großen Vorteilen.

Nicht nur seine Sparsamkeit gibt dem doppelten Antrieb recht. Taxiunternehmer mit Prius-Flotte erfahren Langzeitverbräuche von unter sechs Litern. Das ist im Vergleich zu ihren Dieselskollegen (manche fahren

mit über 200 PS durch die Stadt!) nicht nur eine Menge CO₂, die der Atmosphäre erspart bleibt. Sondern – Stuttgart lässt grüßen: Sie verpesten die Innenstädte nicht mit Stickoxiden.

Dass wir jetzt tatsächlich vor einem Umbruch stehen, zeigen Hyundai und Kia, die mit Ioniq und Niro Hybridautos bringen, die als solche geplant und keine nachträglich elektrifizierten Verbrenner sind. Preiswert, mit zeitgemäßer Technik und langer Garantie haben die das Zeug zu Massenautos. VW wird wohl nachziehen müssen (siehe auch Seite 32).

Natürlich wird dabei irgendwann etwas auf der Strecke bleiben. Zum Beispiel Schnellfahren. Aber das geht ja sowieso kaum noch und wird in den nächsten Jahren immer schwieriger werden, wenn mehr und mehr Autos mit Abstandstempomat und später

autonom über die Autobahn cruisen, aufgereiht wie an einer Perlenschnur. Hybridautos sind dafür wie gemacht.

Noch ein Wort zu den Plug-in-Hybriden: Da wird ja immer über den absurd niedrigen Normverbrauch gemeckert. Weil die Autos bei der Messung mit voller Batterie losfahren und der Verbrenner nur einen Teil der Strecke läuft. Ich finde das okay, denn es motiviert die Hersteller, solche Autos zu bauen. Als Starthilfe für diese Antriebstechnik, die uns die Städte sauber hält. Wo wäre der Diesel in Deutschland ohne seine Steuersubvention?

Und was ist mit Wasserstoff? Voll hybridtauglich, nämlich so: kleiner Akku für Stadtfahrten und ein Wasserstofftank für Langstrecken. An der Autobahn-Tanke Windräder für die CO₂-neutrale H₂-Produktion. Ab 2025... Die Autozukunft ist hybrid!



Frank Rosin über den Weitblick von Toyota mit den Hybriden



Lexus GS 300h/450h

Leistung: 223/345 PS • Preis: **ab 47 100 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **ab 4,4 l/100 km**

Der Oberklasse-Lexus wird mit zwei Hybridmotorisierungen angeboten. Beiden gemein: günstige Verbräuche.



Lexus LS 600h

Leistung: 445 PS • Preis: **ab 112 000 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **8,6 l/100 km**

Der LS war die erste Luxuslimousine mit Hybrid. Unpassendes CVT-Getriebe und nicht als Plug-in erhältlich.



Lexus NX 300h

Leistung: 197 PS • Preis: **ab 39 800 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **5,0 l/100 km**

Der spacie gestylte NX tritt gegen Audi Q5 und BMW X3 an. Der Vierzylinder klingt beim Beschleunigen gequält.



Lexus RX 450h

Leistung: 313 PS • Preis: **ab 58 900 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **5,2 l/100 km**

Für seine Leistungsklasse extrem günstiger Verbrauch. Tolles Interieur – und recht entspannte Preise.





Toyota RAV4 Hybrid gegen Mitsubishi Outlander PHEV

WIE VIEL HYBRID MUSS



Spannend: Die kompakten SUV von Toyota und Mitsubishi setzen auf einen Mix aus Benzinmotor und Elektrokraft

ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND



Mercedes C 350 e

Leistung: 279 PS • Preis: **ab 51 051 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **2,1 l/100 km**

Reichlich Leistung, gepaart mit dem Verbrauch eines Kleinwagens. Allerdings unpassender Vierzylinder-Klang im edlen Ambiente.



Mercedes C 300 h

Leistung: 204 + 27 PS • Preis: **ab 48 909 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,8 l/100 km**

Ein großer Diesel kombiniert mit Elektromotor sorgt für tolle Fahrleistungen und Spatzendurst. Allerdings recht hoher Preis.



Mercedes E 350 e

Leistung: 286 PS • Preis: **k. A.**
Verbrauch (Werksangabe): **2,1 l/100 km**

Der profan klingende Vierzylinder will nicht zum Auftritt der E-Klasse passen. Der Diesel ist hierzulande die bessere Alternative.



Mercedes S 300 h/400 h

Leistung: ab 204 + 27 PS • Preis: **ab 82 229 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **4,3 l/100 km**

In der S-Klasse bietet Mercedes zwei Mildhybrid-Alternativen mit Benzin- und Diesel – Diesel mit Vierzylinder, Benzin- mit V6.

SEIN?

Sie glauben, Diesel sind nicht mehr die beste Lösung? Dann könnte einer unserer Hybrid-SUV infrage kommen



Mitsubishi Outlander PHEV

7,4

Liter/100 km

121 + 2x 82 PS
0-100 km/h 10,5 s
ab 39 990 Euro



Toyota RAV4 Hybrid 4x4

8,4

Liter/100 km

197 PS
0-100 km/h 8,6 s
ab 34 990 Euro

FOTOS: HERSTELLER (D), S. X. RIEGER (3), T. SALT

WIR KÖNNTEN es jetzt unheimlich kompliziert machen. Über Kraftverzweigungen, elektrische Leistungspfade, Schnellladesystematik oder Lithium-Ionen-Technik der Akkus schwadronieren. Und Sie brutal langweilen. Wollen wir natürlich nicht. Also sagen wir Ihnen lieber einfach, welcher der beiden Hybrid-SUV in diesem Vergleich der bessere ist.

Der Mitsubishi saugt per Plug-in-Technik zusätzlichen Strom aus der Steckdose; der Toyota ruft vorrangig beim Beschleunigen elektrische Zusatzleistung ab, hat aber keinen Stecker. Outlander und RAV4 eint dabei Grundsätzliches: Beide mixen Elektroantrieb mit einem Benzinmotor, unterm Strich soll das den Verbrauch ordentlich drücken, die Umwelt entlasten und die Fahrt ganz geschmeidig gestalten. Also: Wie teuer wird's und wo hakt's?

Fangen wir mit dem Neuling an. Toyotas RAV4 haben die Japaner auf 4,61 Meter Außenlänge gedehnt. Daraus resultiert genügend Raum für Mann und Material. Aber auch ein handfester Nachteil im Umgang: Das Ding ist unübersichtlich, speziell über die mächtige Fronthaube wird das Peilen beim Rangieren zum Glücksspiel.

Beim Fahren verliert er zum Glück etwas von seiner formalen Wucht. Im Vergleich zum Outlander lässt sich der Toyota handlicher führen, setzt sich wacher (vor allem aus dem Stand heraus) in Bewegung, reagiert eifriger auf Drehungen am Lenkrad. Dennoch dürften sich aktive Fahrer häufiger von der Abstimmung der elektrischen Lenkung irritieren lassen. Bei rund 80 km/h schaltet die Servounterstützung zu deutlich spürbar auf weniger Kraftzugabe um. Von watteweich auf Schaumgummi innerhalb weniger km/h – das passt nicht.

Beim Motor ist es genau andersherum. Wann genau die E-Maschine ➤



Mercedes S 500 e

Leistung: 442 PS • Preis: **ab 110 254 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **2,8 l/100 km**

Wenn schon Hybrid in der S-Klasse, dann dieser. Feiner Sechszylinder plus E-Power sorgen für tolle Fahrleistungen. Leider teuer.



Mercedes GLC 350 e

Leistung: 326 PS • Preis: **k. A.**
Verbrauch (Werksangabe): **2,6 l/100 km**

Im GLC kann der Hybrid nicht überzeugen. Mit leerem Akku hoher Autobahnverbrauch, hoppelig abgestimmtes Fahrwerk.



Mercedes GLE 500 e

Leistung: 442 PS • Preis: **ab 74 197 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,3 l/100 km**

Mercedes gewöhnt dem GLE dank Hybrid das Saufen ab. Auf der Autobahn allerdings dem Diesel beim Verbrauch unterlegen.



Peugeot 508 RXH Hybrid4

Leistung: 163 + 37 PS • Preis: **ab 44 400 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **4,6 l/100 km**

Der RXH nervt mit seinem unharmonischen Antrieb, vor allem wegen der ellenlangen Schaltphasen der sequenziellen Automatik.





» im Kräftespiel mitmisch, ist kaum herauszufühlen. So schnürt der RAV4 meist angenehm unauffällig dahin. Schade nur, dass der Toyota allenfalls winzige Strecken lang ausschließlich auf Batteriekraft setzen kann – echtes elektrisches Fahren muss er also dem Mitsubishi überlassen. Sobald allerdings der Benzinmotor des RAV strammer gefordert wird, teilt er das auch unmissverständlich mit. Das vibrierende Krakeelen unter Volllast sowie auch das Scharren mit den Vorderrädern passen überhaupt nicht zum

Anspruch eines Hybriden dieser Liga. Dabei muss der SUV nicht einmal voll beschleunigen. Selbst mäßige Tempozunahme auf der Autobahn quitiert der 2.5er mit angestrenzter Laufkultur.

Der häufige Übereifer des relativ üppig ausgelegten Verbrenners ist auch der Grund für die starke Diskrepanz zwischen Werksverbrauch (laut Toyota 5,1 Liter) und Durst unter Alltagsbedingungen. Wir ermittelten 8,4 Liter pro 100 Kilometer. Auf der Autobahn rauschen sogar um die 14 Liter Superbenzin in die vier Brennräume.



316 Prozent Mehrverbrauch - so wird Hybrid zur Farce.

Das könnte für den Mitsubishi besser ausgehen. Der schleppt ein deutlich pralleres Akkupaket mit sich herum, kann also viel größere Distanzen rein elektrisch fahren. Tatsächlich trinkt er. Und zwar mit 7,4 Liter Verbrauch unerhört mehr, als es die versprochenen 1,8 (!) Liter des Herstellers erwarten lassen. Doch diesen Spatzenurst hat der Outlander nur, solange seine Akkus über Reserven verfügen. Nach knapp 40 Kilometern ist Schluss mit präsenter Elektro kraft, dann soll der Outlander für bis zu fünf Stunden »

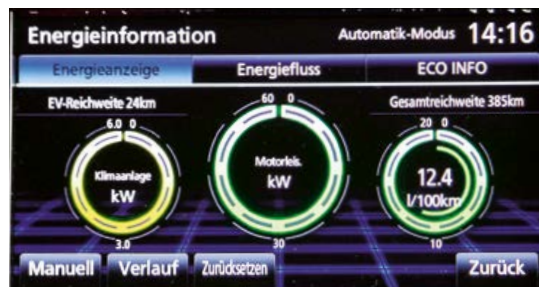


▲ Auf mehrere Ebenen verteilte Tasten und Regler

► Im Energiemenu verstecken sich Infos zu Leistungsabruf und Gesamtverbrauch

► Viel Schmuck: Blenden an Stoßfänger und Klappe, dazu Trittbretter im Off-road-Stil

Mitsubishi Outlander PHEV



▲ Bedien-Mix: klare Uhren, verständliche Klimaregelung, dafür manche Tasten viel zu tief platziert

◀ Kräfte-Mix: Energieanzeige im Zentraldisplay. Auch als absolute Verbrauchszahlen angezeigt



◀ Freche Kante: sportlicher Spoiler am Dach. Gut: weit herunterreichende Kofferraumklappe

Toyota RAV4 Hybrid

ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND



Porsche Panamera S E-Hybrid
Leistung: 416 PS • Preis: **ab 104 340 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,1 l/100 km**
Der Panamera Hybrid war der erste Plug-in-Hybrid in der Luxusklasse. Der Sound des Audi-V6 passt nicht ganz zur Marke.



Porsche Cayenne S E-Hybrid
Leistung: 416 PS • Preis: **ab 82 920 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,4 l/100 km**
Wer Cayenne ohne Diesel und schlechtes Gewissen fahren will, kommt um den Plug-in nicht herum. Gut nur mit vollem Akku.



Range Rover SDV6 Hybrid
Leistung: 354 PS • Preis: **ab 128 800 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **6,2 l/100 km**
Sir Range ist in der Zukunft angekommen. Der Hybrid funktioniert erstaunlich gut, der Diesel ist fein gedämmt.



Toyota Yaris 1.5 VVT-i Hybrid
Leistung: 100 PS • Preis: **ab 17 300 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **3,3 l/100 km**
Als Alternative zum teuren Diesel taugt der Yaris Hybrid allemal. Mini-Durst – aber die stufenlose Automatik nervt.

Typisch Ford: Allrad für alle



DIE FORD ALLRAD-MODELLE

Top Traktion, enorme Fahrstabilität, mehr Sicherheit: Der intelligente Allradantrieb bringt Sie bei jedem Wetter ans Ziel. Dass davon sogar die Dynamik profitiert, beweisen unsere Allrad-Modelle vom Ford Mondeo bis zum Ford Galaxy. Erleben Sie jetzt die Vorzüge dieser Technologie – z. B. im Ford Kuga. Der bringt Offroad- und Alltagstauglichkeit sehr komfortabel unter eine Haube.

Der Ford Kuga Trend ab
€ **26.940,-***

Abbildungen zeigen Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung): 6,0 (innerorts), 4,7 (außerorts), 5,2 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 135 g/km (kombiniert).

* UPE der Ford-Werke GmbH zzgl. Überführungskosten für einen Ford Kuga Trend 2,0-l-TDCi-Dieselmotor 110 kW (150 PS), Start-Stopp-System, Allradantrieb. Angebot gilt für Privatkunden (außer Werkangehörige). Bei allen teilnehmenden Ford Partnern.



Eine Idee weiter



Fahrzeugdaten

R134a: altes Kältemittel, steht vor der Ablösung; **R1234yf:** neues, wegen Sicherheitsbedenken umstrittenes Kältemittel
Mehr zum Thema:
autobild.de/go/killer

54 km
Autobahn,
 davon 20 km
 Vollgas

**SPORT-
 VERBRAUCH**

**TEST-
 VERBRAUCH**

**SPAR-
 VERBRAUCH**

**DIE
 VERBRAUCHS-
 AMPEL**

**Auto
 Bild**

MITSUBISHI
 13,2
 7,4
 4,5

TOYOTA
 14,0
 8,4
 5,9

S = Serie; * inklusive Navigationssystem Toyota Touch 2 & Go Plus 990 Euro; ** wird bewertet

MITSUBISHI

TOYOTA

Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder + 2 E-Motoren	Vierzylinder + 2 E-Motoren
Hubraum	1998 cm³	2494 cm³
kW (PS) Verbrennungsmotor	89 (121)	114 (155)
kW (PS) E-Motoren	2 x 60 (82)	105 (143) + 50 (68)
Drehmoment	190 + 137 + 195 Nm	210 + 270 + 139 Nm
kW (PS) Systemleistung	keine Angabe	145 (197)
Energiespeicher	12 kWh (Plug-in-Hybrid)	1,59 kWh
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	180 km/h
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/55 R 18 H	225/60 R 18 H
Reifentyp	Toyot R37	Bridgestone Dueler H/L 33
Radgröße	7 x 18"	7,5 x 18"
Abgas CO₂	42 g/km	118 g/km
Verbrauch*	k. A./k. A./1,8 l	5,1/5,1/5,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super	56 l/Super
Kältemittel/Klimaanlage	R134a	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	71 dB (A)	68 dB (A)
Anhängelast geb./ungebr.	1500/750 kg	1650/750 kg
Kofferraumvolumen	463-1602 l	501-1633 l
Länge/Breite/Höhe	4695/1800-2125**/1710 mm	4605/1845-2120**/1675 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6	Euro 6
Steuer pro Jahr	40 €	46 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/23/23	18/25/29
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	180/450 €	200/500 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/100 000 km	3 Jahre/100 000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	3 Jahre

Messwerte

Beschleunigung 0-50 km/h	4,1 s	3,0 s
0-100 km/h	10,5 s	8,6 s
0-130 km/h	18,3 s	14,1 s
Zwischenspur 60-100 km/h	5,5 s	4,9 s
80-120 km/h	7,9 s	6,2 s
Leergewicht/Zuladung	1914/426 kg	1749/521 kg
Gewichtsverteilung v./h.	53/47 %	56/44 %
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 m	12,1/12,0 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	37,6 m	38,5 m
aus 100 km/h warm	37,1 m	37,2 m
Innengeräusch bei 50 km/h	57 dB (A)	58 dB (A)
bei 100 km/h	65 dB (A)	67 dB (A)
bei 130 km/h	71 dB (A)	72 dB (A)
Testverbrauch - CO₂	7,4 l S* - 176 g/km + 19,7 kWh	8,4 l S - 199 g/km
Reichweite	600 km (+ 38 km E-Reichweite)	665 km

* bei Start mit voller Batterie, berechnet auf Basis der AUTO BILD-Verbrauchsunde (155 km), Stromverbrauch hochgerechnet auf 100 Kilometer, Testverbrauch bei Start mit leerer Batterie: 8,7 l S - 207 g/km

Preise/Ausstattung

Modell	Mitsubishi Outlander PHEV	Toyota RAV4 Hybrid 4x4
Grundpreis	39 990 €	34 990 €
Testwagenausstattung	Plus (6000 €)	Edition (900 €)
Navigationssystem	S	ab 590 €
Tempomat	S	S
Metalllackierung	620 €	580 €
Testwagenpreis**	45 990 €	36 880 €*



FAZIT
 Redakteure
**JAN HORN UND
 BEREND SANDERS**

So verschieden – und doch so ähnlich: Mitsubishi und Toyota schicken SUV mit Hybridantrieb ins Rennen, die am Ende beide zu viel versprechen. Wer wirklich sparen will, fährt wohl weiter Diesel. Vor allem, wenn das Thema CO₂ interessiert.

Karosserie

	Punkte max.	TOYOTA	MITSUBISHI
Platzangebot vorn	20	19	15
Platzangebot hinten	20	19	19
Raumgefühl	10	7	8
Kofferraum	20	15	14
Variabilität	10	4	5
Zuladung	10	8	6
Anhängelast	5	3	2
Übersichtlichkeit	15	11	12
Qualitätseindruck	20	15	15
Funktionalität	10	8	7
Sicherheitsausstattung	10	6	6
Karosseriewertung	150	115	109

Antrieb

Beschleunigung	15	11	9
Zwischenspur	20	14	12
Höchstgeschwindigkeit	5	3	2
Laufkultur	15	12	14
Drehfreude/Ansprechen	10	6	5
Getriebe	20	17	17
Testverbrauch	30	24	26
Reichweite	10	4	4
Antriebswertung	125	91	89

Fahrdynamik

Fahrverhalten	20	16	14
Elektronische Fahrhilfen	15	12	12
Geradeauslauf	10	9	8
Agilität	20	15	13
Lenkung	20	15	13
Traktion	10	9	10
Wendekreis	10	3	5
Bremsen	20	12	13
Fahrdynamikwertung	125	91	88

Connected Car

Telefon	5	4	3
Navigation	15	7	6
Onlinefunktionen/Apps	5	2	1
Audio	5	5	5
Assistenzsysteme	20	9	4
Connected-Car-Wertung	50	27	19

Umwelt

Außenabmessungen	10	4	4
Leergewicht	10	6	4
CO₂-Ausstoß	10	7	8
Effizienzklasse	5	5	5
Außengeräusch	5	5	3
Umwelttechnik	10	7	9
Umweltwertung	50	34	33

ALLE HYBRIDE IN DEUTSCHLAND



Toyota Auris 1.8 VVT-i Hybrid

Leistung: 136 PS · Preis: **ab 22 990 Euro**
 Verbrauch (Werksangabe): **3,6 l/100 km**

Der Auris verkauft sich schlecht – einzig der Hybrid kommt auf Stückzahlen. Das jüngste Facelift ändert nichts am jaulenden Motor.



Toyota Prius+

Leistung: 136 PS · Preis: **ab 31 500 Euro**
 Verbrauch (Werksangabe): **4,1 l/100 km**

Der Prius+ ist der neue Held der Taxi-Zunft. Kein Wunder, der Verbrauch ist in der Stadt niedrig – und er bietet viel Platz.



Volvo V60 D6 Plug-in-Hybrid AWD

Leistung: 283 PS · Preis: **ab 56 600 Euro**
 Verbrauch (Werksangabe): **1,8 l/100 km**

Der V60 D6 war 2012 ein Hybrid-Pionier im Premium-Segment. Allrad dank E-Motor an der Hinterachse. Leider recht teuer.



Volvo XC90 X40 T8 Twin Engine

Leistung: 407 PS · Preis: **ab 76 160 Euro**
 Verbrauch (Werksangabe): **2,1 l/100 km**

Volvo bietet nur noch Vierzylinder an – der Hybrid bringt den großen XC90 trotzdem auf standesgemäße Fahrleistungen.

Komfort

	Punkte max.	TOYOTA	MITSUBISHI
Einstieg	5	5	5
Sitzposition	20	16	14
Sitze vorn	25	16	17
Sitze hinten	10	5	6
Bedienbarkeit	10	7	6
Federung	30	17	18
Innengeräusch	10	6	7
Geräuscheindruck	15	11	13
Komfortausstattung	15	11	13
Klimatisierung	10	6	6
Komfortwertung	150	100	105
Eigenschaftswertung	650	458	443

Kosten

Preis	20	14	6
Wiederverkauf*	15	14	5
Steuer/Versicherung	10	4	6
Wartung	10	2	2
Garantien	15	6	11
Kraftstoffkosten	20	13	14
Aufpreisgestaltung/Extras	10	6	5
Kostenwertung	100	59	49
Gesamtwertung	750	517	492

Platzierung

Preis in Euro	36 880	45 990
Preis pro Wertungspunkt	71,33 €	93,48 €
Preis-Leistungs-Sieger	1.	2.

Platzierung

Punkte maximal 750

1.

2.

Toyota RAV4
517

Mitsubishi Outlander
492

Geräumig, verhältnismäßig günstig und zumindest nicht zu durstig – Platz 1.

Viel technischer Aufwand für relativ geringen Erfolg – das reicht hier nicht.

* ermittelt von **SCHWACKE**
Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

>> an die Stromleitung – oder der Benziner muss mächtig ackern. Im Outlander klingt das wegen mehr Dämmung und weniger Drehzahl immerhin geringer angestrengt als im RAV4. Mehr als ein Schönheitsfehler: In der Aufwärmphase schaltet der Benziner ruppig zu und knurrt unwillig, lässt jeglichen Feingeist vermissen. Und: Speziell aus dem Stand fehlt dem PHEV Gelassenheit. Von den 211 PS Systemleistung versammeln sich gefühlt nur die Hälfte – und das auch nur in kleinen lustlosen Grüppchen. Bis sich Fahrregelung, Elektromaschine und eine brauchbare Tourenzahl des Verbrenners vollständig aufgereiht haben, sind die Ampelnachbarn bereits weggehuscht.

Auch im Fahrbetrieb hätten wir uns einen gelasseneren Charakter gewünscht. Rund 4,70 Meter Länge treffen auf immerhin 1,9 Tonnen Leergewicht – so ein Dampfer dürfte geschmeidiger abrollen. Zwar federt der Out-

lander weit und weich ein, das spröde Ansprechen des Fahrwerks sowie die prallen 18-Zoll-Reifen stören aber.

Dazu piksen Kleinigkeiten: Unruhig läuft der Mitsubishi geradeaus, die Sitze stützen wenig (speziell die Flächen sind kurz geraten), die Bedienung erfordert Eingewöhnung. Vor allem diverse in Kniehöhe angebrachte Tasten wirken planlos, und das Sitzbank-Faltkonzept im Fond (die Flächen müssen hochgestellt werden) hat etwas Altmodisches. Trost: Moderne Technik steckt – wie im RAV4 – trotzdem drin. Bei beiden SUV sichern Spurhaltungswarner oder auch Kollisionsprävention gegen Aufpreis unsere Fahrt, beim RAV ist sogar ein Citystop-System verfügbar.

Zählen wir zusammen, spricht neben den günstigeren Kosten auch das größere Alltagstalent für den RAV4. Oder ganz unkompliziert ausgedrückt: Toyota stellt in diesem Vergleich den besseren Hybrid-SUV.



Mitsubishi Outlander PHEV

Leistungsregelung unter eigener Abdeckung, vom Benziner (ein 2.0 mit 121 PS) ist nichts zu sehen. Zusätzlich arbeitet ein E-Motor an der Hinterachse



Toyota RAV4 Hybrid

2.5er Vierzylinder-Verbrenner und E-Kraftverteilung nebeneinander. Zusätzlicher Kühlkreislauf für Generator und Co. Orange: Hochvoltversorgung



VW Golf GTE

Leistung: 204 PS • Preis: **ab 36 900 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **1,5 l/100 km**

Der Golf GTE nutzt die gleiche Technik wie der Audi A3. Heißt konkret: tolle Fahrleistungen, niedriger Verbrauch. Aber teuer!



VW Passat GTE

Leistung: 218 PS • Preis: **ab 44 250 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **1,6 l/100 km**

Für den Passat spendiert VW dem bekannten Hybriden mehr Drehmoment und Leistung. Wie alle Plug-in nur gut mit vollem Akku.



VW Jetta 1.4 Hybrid

Leistung: 150 + 27 PS • Preis: **ab 34 650 Euro**
Verbrauch (Werksangabe): **4,1 l/100 km**

Der Jetta ist in Deutschland auch als Hybrid nur ein Mauerblümchen. Bleibt mit gut vier Liter Verbrauch aber vorbildlich sparsam.



HYBRID-SPEZIAL

Der Hybrid ist auf dem Vormarsch, aber noch nicht am Ziel

Das Angebot an Hybridfahrzeugen erreicht mittlerweile eine durchaus respektable Größe. Und es weitet sich immer weiter aus. Das ist gut so. Denn die Zwitter mit Verbrenner und E-Motor haben im städtischen Umfeld und bei kurzen Pendeldistanzen durchaus Vorteile. Allerdings dürfen die märchenhaften ECE-Verbräuche nicht darüber hinwegtäuschen, dass Hybride auf der Autobahn (noch) nicht konkurrenzfähig sind und deutlich mehr verbrauchen als ein vergleichbarer Diesel.

Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?

WAS WÄREN WIR ohne Statistiken! Mit den bunten Zahlen-sammlungen lässt sich alles belegen. So auch, welche Vorlieben deutsche Autokäufer pflegen. Aus der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) haben wir uns die Top 25 des letzten Jahres herausgegriffen – wobei zwei Plätze durch Nachrücker aufgefüllt werden mussten, siehe Kasten rechts.

Und für diese automobilen Hitliste geben wir Ihnen hier eine kompakte Kaufberatung. Welcher Motor passt besonders gut ins Auto, was verbraucht er bei unterschiedlicher Nutzung, und welche Alternativen empfehlen wir bei welchem Fahrprofil? Außerdem haben wir uns Gedanken gemacht über die Karosserieform und welche Ausstattungen sinnvoll oder überflüssig sind.

RABATTE IM INTERNET

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-28,0%

Als besonderen Service verraten wir Ihnen auch noch, wie viel Rabatt Sie auf die Top 25 im Internet erwarten dürfen. Dazu besuchten wir Anfang Februar die vier Portale netcar.de, autohaus24.de, carneo.de und apl.de. Den tagesaktuell höchsten Nachlass nennen wir bei jedem einzelnen Modell – damit Sie rundum gut beraten sind. Denn sonst hilft die beste Statistik ja auch nicht weiter ...

Die Auto-Hitliste

DEUTSCHLANDS TOP 25



DARUM SIND **VW TIGUAN** UND **MERCEDES E-KLASSE** NICHT DABEI

IHNEN FEHLT WAS? Dann kennen Sie sich in der deutschen Autolandschaft gut aus. Genau genommen hätte auf Platz fünf der VW Tiguan auftauchen müssen (58 978 Zulassungen), Platz 22 gehört mit 36 149 Fahrzeugen eigentlich der E-Klasse von Mercedes. Da sich beide Modelle aber kurz vor ihrer Ablösung befinden, standen uns die aktuellen Fahrzeuge nicht mehr und die Nachfolger noch nicht zur Verfügung. So rückten BMW 5er und Mercedes A-Klasse nach.

FOTO: T. BADER



IM AUTO BILD-CHECK

würden. Kaufberatung mit Verbrauchsmessung, Motoren-Empfehlungen und Ausstattungstipps

25
PLATZ

Mercedes A-Klasse mit **32 658** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



MERCEDES A-KLASSE: ECHT FLOTT

AUF PLATZ 25 schafft es die A-Klasse diesmal, 2013 lag sie schon mal auf Rang 13. Im letzten Jahr gab es ein Facelift, seitdem sind zum Beispiel adaptive Dämpfer lieferbar (1238 Euro), der Benz federt damit sanfter als bisher. Am engen Fond und der schlechten Rundumsicht konnte die Überarbeitung aber nichts ändern. Den Käufern war das sowieso stets egal, denen gefielen vor allem das jugendlich-dynamische Design im BMW-Stil und die stramme Abstimmung. Der 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 122 PS passt mit seinem munteren Wesen gut dazu. Mit dem ist der A 180 flott unterwegs, allerdings brummt das Aggregat bei mittleren Touren kräftig. Nicht empfehlen können wir das 7G-DCT-Doppelkupplungsgetriebe, das wirkt unentschlossen und ruckelt häufig beim Schalten. Für Leute, die es sparsamer wollen, gibt es den A 180 auch als Blue Efficiency mit längerer Getriebeübersetzung und Tieferlegung – auch der legt überraschend munter los.

UNSER TIPP: Mercedes A 180

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1595 cm³ • **Leistung** 90 kW (122 PS) bei 5000/min • **max. Drehmoment** 200 Nm bei 1250/min • **Spitze** 202 km/h • **0-100** km/h 8,9 s • **Tankinhalt** 50 l • **L/B/H** 4299/1780/1433 mm • **EU-Mix** 5,5 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 127 g/km **Preis** 24 936 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-9,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
Mercedes A 180 d

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Mercedes A 250 Sport

Mercedes A 180

BMW 5er: EIN HIMMLISCHER BAYER

LUJAH SAG I – der 5er schafft es in die Top 25, obwohl er preislich in der automobilen Champions League spielt. Wir haben uns für den Kombi als 520d entschieden. Die 190 PS machen den Luxuslaster zum souveränen Spieler auf Landstraße und linker Spur, der Zweiliter-Diesel fegt alle Wünsche nach einem stattlichen Sechszylinder mit gewaltigen 400 Nm Drehmoment beiseite. Auch die 28 Mehr-PS des 525d können wir uns getrost sparen – zumal dafür unverschämte 4200 Euro Zuschlag fällig werden. Das Geld investieren wir lieber in einen besonderen Antriebsluxus und leisten uns das Allradmodell xDrive. Das kostet mit 50 200 Euro zwar 4800 Euro mehr als das Grundmodell, beinhaltet dafür aber immer die famose Achtstufenautomatik – und bei der hätten wir sowieso ein Kreuzchen gesetzt. Und sonst? Bleiben wir so bescheiden wie der 520d mit seinen schmalen 6,0 Liter Testverbrauch und gönnen uns nur noch die Zweizonen-Option zur Klimaautomatik für schlanke 400 Euro.

UNSER TIPP: BMW 520d xDrive Touring

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1995 cm³ • **Leistung** 140 kW (190 PS) bei 4000/min • **max. Drehmoment** 400 Nm bei 1750/min • **Spitze** 220 km/h • **0-100** km/h 8,2 s • **Tankinhalt** 70 l • **L/B/H** 4907/1860/1464 mm • **EU-Mix** 4,8 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 127 g/km **Preis** 50 200 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-13,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



BMW 520d
xDrive Touring

**UNSER TIPP
FÜR GENIESSER:**
BMW 535i

**UNSER TIPP
FÜR SPARER:**
BMW 518d



24
PLATZ

BMW 5er mit **33 108** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

23

VW T6 mit **33 768** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

VW Multivan 2.0 TDI

PLATZ



VW T6: GROSSER BUS, GROSSER PREIS

IMMER WIEDER ERSTAUNLICH, wie weit sich der VW Transporter in der Bestenliste nach vorn schiebt, inzwischen als T6. Und das bei den Preisen, denn die 29 952 Euro für die Multivan-Einstiegsversion sind reine Augenwischerei. Dafür liefert VW den karg ausgestatteten Conceptline mit schlappem 84-PS-TDI. Nein, es sollte schon mindestens der TDI mit 150 PS sein, der startet als Trendline bei 39 252 Euro, wir empfehlen aber den sinnvoller ausgestatteten Comfortline für 46 892 Euro. Dazu noch die adaptiven Dämpfer (1398 Euro) – und fertig ist ein äußerst geräumiger, praktischer (zwei Drehsitze in der zweiten Reihe, 3er-Sitzbank in der dritten) und angenehm Pkw-mäßig zu fahrender großer Wagen. Der Diesel kommt mit dem Zwei-Tonnen-Schiff mühelos zurecht und schiebt durchaus kräftig an. Dazu säuselt er sanft, der Wind rauscht nur noch leise, das Auto ist gut gedämmt. Ach, wenn doch nur diese Preise nicht wären...

UNSER TIPP: VW Multivan 2.0 TDI, 150 PS

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1968 cm³ • **Leistung** 110 kW (150 PS) bei 3250/min • **max. Drehmoment** 340 Nm bei 1500/min • **Spitze** 182 km/h • **0-100 km/h** 12,9 s • **Tankinhalt** 70 l • **L/B/H** 4904/1904/ 1970 mm • **EU-Mix** 6,1 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 159 g/km • **Preis** 39 252 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-13,8%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
VW Multivan 2.0 TDI DSG

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
VW Multivan 2.0 TSI, 204 PS

47

AUTOBILD.DE 12. FEBRUAR 2016

Jetzt kommt der Hybrid-Tiguan!

VW präsentiert den
Allrad-Bestseller mit neuer Hybridtechnik



Außerdem im Heft

Raum für Neues:

Der Ford Edge überzeugt mit viel Platz und Technik

Skoda Yeti 4x4 im Check:

Günstig und gebraucht ist nicht immer gut

Scannen und
App-Ausgabe
laden!



Auto Bild allrad

Die Allrad-Instanz.

Fiat 500 mit **33 108** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

22
PLATZ



FIAT 500: DER ITALIENISCHE MINI

DAS ZAUBERWORT HEISST WACHSTUM. Nicht nur in der Wirtschaft, sondern auch beim Auto. Klar also, dass auch Fiat seinen niedlichen 500er in bester Mini-Manier in die Muckibude schickt. Herausgekommen ist der 500X, den wir favorisieren. Ein kompaktes SUVchen, das den Nerv der Zeit trifft und sich als 1.4T beileibe nicht verstecken muss. Muntere 140 PS erlauben den Sprint auf Tempo 100 in knapp zehn Sekunden, machen das rustikale Rundstück bis 190 km/h schnell. Ganz schön viel Temperament für den kleinen Italiener, der allerdings ein wenig zum Trinken neigt. Acht Liter im Testmix, sogar 11,5 l/100 km bei sportlicher Gangart – wir empfehlen dringend, den Gasfuß zu beruhigen, dann klappt es auch mit sechs Litern. Für den knuddeligen Kraxler im Golf-Format müssen wir mindestens 21 450 Euro anlegen, dazu ordern wir noch das Navigationssystem mit Digitalradio für 1190 Euro – passt! Denn mehr Wachstum brauchen wir beim 500er wirklich nicht.

UNSER TIPP: Fiat 500X 1.4 MultiAir

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1368 cm³ • **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 5000/min
max. Drehmoment 230 Nm bei 1750/min • **Spitze** 190 km/h • **0-100 km/h** 9,8 s • **Tankinhalt** 48 l • **L/B/H** 4248/1796/1600 mm • **EU-Mix** 5,7 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 133 g/km
Preis ab 21 450 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-20,5 %

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Abarth 595

**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
Fiat 500L 1.6 MultiJet

Fiat 500X

MERCEDES B-KLASSE: B KOMMT VOR A

WER KINDER HAT, weiß, wie schwer die Namenswahl sein kann. Mercedes taufte seine B-Klasse ja tatsächlich Sports Tourer. Dabei hat die Hochbauversion der A-Klasse ungefähr so viel mit Sport zu tun wie der VfB Stuttgart mit der Champions League. Aber egal, der Erfolg gibt den Strategen recht – B liegt in der Käufergunst hierzulande vor A (Platz 25). Die vornehmlich etwas ältere Kundschaft erfreut sich an der bequemen Sitzposition, dem guten Raumgefühl und den friedlichen Fahreigenschaften. Der lebhaft 1,6-Liter im B 180 dürfte ihnen mit den souveränen Fahrleistungen Freude machen, Tempo 200 sollten allemal reichen. Ein wenig Sorge bereitet uns allerdings das Trinkverhalten des kompakten Vans. Der Testverbrauch von 6,8 Litern legt eine gemäßigte Gangart nahe, im Sparmodus begnügt sich der B 180 nämlich mit 5,7 l/100 km. An der Kasse vergessen die Schwaben dann jede Zurückhaltung. Bei 27 578 Euro will so ein B-Sternchen erst mal bezahlt sein.

UNSER TIPP: Mercedes B 180

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1595 cm³ • **Leistung** 90 kW (122 PS) bei 5000/min
max. Drehmoment 200 Nm bei 1250/min • **Spitze** 200 km/h • **0-100 km/h** 9,0 s • **Tankinhalt** 50 l • **L/B/H** 4393/1786/1557 mm • **EU-Mix** 5,6 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 129 g/km
Preis 27 578 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-16,4 %

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR SPARSAME:**
Mercedes B 160

**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
Mercedes B 200 d

Mercedes B 180



21
PLATZ

Mercedes B-Klasse mit **35 112** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

20

VW Touran
mit **37 098**
Zulassungen in
2015 (Quelle: KBA)

PLATZ

VW Touran
1.6 TDI



VW TOURAN: GROSSER GEIZHALS

JA, JA, SCHÖN GEHT ANDERS.

Aber der Touran setzt eben mehr auf innere Werte. Und das wissen Familien durchaus zu schätzen. Bis zu sieben Personen finden unterm biederer Blech Platz. Wer zu zweit verreist, kann fast zwei Kubikmeter Gepäck mitnehmen. Um die Haushaltskasse zu schonen, wählen wir für den Familienfreund den 1.6 TDI mit 110 PS. Der kostet zwar auch schon mindestens 26 325 Euro und macht die Fahrt in den Süden eher gemütlich, erlässt uns aber den einen oder anderen Tankstopp. Im Sparbetrieb gibt sich der Van mit 4,9 l/100 km zufrieden, was fast 1200 Kilometer nonstop erlaubt.

UNSER TIPP: VW Touran 1.6 TDI

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,1%

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn
quer • **Hubraum** 1598 cm³ • **Leistung** 81 kW (110 PS) bei 3200/min
max. Drehmoment 250 Nm bei
1500/min • **Spitze** 187 km/h • **0-100**
km/h 11,9 s • **Tankinhalt** 58 l
L/B/H 4527/1829/1659 mm • **EU-**
Mix 4,4 l Diesel/100 km • **Abgas**
CO₂ 115 g/km • **Preis** 26 325 Euro

SPORT
7,7 l
TEST
6,1 l
SPAR
4,9 l

DIE VERBRAUCHSAMPEL*

Auto Bild

UNSER TIPP
FÜR
VIELFAHRER:
VW Touran
2.0 TDI

UNSER TIPP
FÜR
GENIESSER:
VW Touran
1.4 TSI

AUTOBILD.DE 12. FEBRUAR 2016

unsere macht's-möglich bank

Jetzt Sonderzins sichern!



Günstig finanzieren:

Kredit
ab **3,79 %**

eff. Jahreszins bei
12 Monaten Laufzeit

Postbank Privatkredit



Postbank
Eine Bank fürs Leben.

Nettodarlehensbetrag 1.500–50.000 EUR, Laufzeiten 12–84 Monate, Sollzins p.a. gebunden 3,71–11,33%, bonitätsabhängig, eff. Jahreszins 3,79–11,95%.

Repräsentatives Beispiel: Nettodarlehensbetrag 10.000 EUR, Laufzeit 12 Monate – der eff. Jahreszins beträgt 3,79%, der Sollzins p.a. gebunden 3,71%. Diese Kondition erhalten mind. 2/3 der Kunden bei Abschluss in einem Postbank Finanzcenter. Stand: 01.12.2015

VW Up mit **38 877** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



19
PLATZ

VW UP: WINZLING MIT QUALITÄTEN

ER SIEHT PUTZIG BIS KNUFFIG AUS, fährt aber (fast) wie ein Großer. Mit komfortabler Federung, sorgfältiger Dämmung, sauberer Verarbeitung und einem erstaunlich luftigen Raumangebot fühlt der Up sich jedenfalls gar nicht mehr so winzig an, wie er in Wirklichkeit ist – nur 3,54 Meter lang. Auf alle Fälle empfehlen wir die vier Türen für 480 Euro – so ist's praktischer. Den Einliter-Dreizylinder-Benziner gibt es mit 60, 75 PS oder als Erdgasversion EcoFuel mit 68 PS, wir raten zu den 75 PS, damit ist der Up einfach erwachsener motorisiert. Einmal auf Touren, summt der Dreizylinder fröhlich vor sich hin, wird nie zu laut. Und das, was er hören lässt, gefällt uns gut – dieses heisere, kernige Dreizylinder-Knurren. Eine interessante Alternative für E-Mobil-Fans ist eigentlich der e-Up: mit 60 kW (82 PS) und maximal 160 Kilometer Reichweite ideal für die Stadt. Eigentlich, denn die 26 900 Euro sind zu viel. Noch ein Tipp: Dank bevorstehendem Facelift fallen jetzt die Preise für den aktuellen Up.

UNSER TIPP: VW Move Up 1.0, 75 PS

Technische Daten

Motor Dreizylinder, vorn quer
Hubraum 999 cm³ • **Leistung** 55 kW (75 PS) bei 6200/min • **max. Drehmoment** 95 Nm bei 3000/min
Spitze 171 km/h • **0-100 km/h** 13,2 s
Tankinhalt 35 l • **L/B/H** 3540/1645/1489 mm • **EU-Mix** 4,6 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 106 g/km
Preis 11 375 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,5%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR VERNUNFT-
BETONTE:**
VW Up EcoFuel

**UNSER TIPP
FÜR GRÜN
BEWEGTE:**
VW e-Up

VW Move Up 1.0

MINI: EINE GROSSE FAMILIE

EIN MINI IST EIN MINI IST EIN MINI – weshalb in der KBA-Statistik unter diesem Eintrag auch alle Familienmitglieder gezählt werden, vom kultig-kurzen Dreitürer bis zum modern-mutierten Countryman. Den jüngsten im Bunde finden wir am interessantesten, heißt konkret: Cooper Clubman mit 136 PS. Der schnurrige Dreizylinder verhilft dem auf Golf-Format gewachsenen Mini mit den sechs Türen in jeder Lage zu einem wuseligen Wesen; wenn es ein muss, rennt der mit 4,25 Metern längste aller Mini bis zu 205 km/h. Der Verbrauch bleibt mit 6,6 l/100 km gerade noch so im Rahmen – Vollgas also lieber nicht zu oft ausprobieren. Klar hätten wir gern noch mehr Spaß mit dem 192 PS starken Cooper S, doch der kostet 3600 Euro Vergnügungszuschlag – und uns reichen 23 900 Euro für den Cooper irgendwie auch schon. Nur die Sportsitze für 310 Euro, die nehmen wir dann doch noch mit. Schließlich lässt sich auch mit 136 PS die eine oder andere Kurve kratzen.

UNSER TIPP: Mini Cooper Clubman

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1499 cm³
Leistung 100 kW (136 PS) bei 4400/min • **max. Drehmoment** 220 Nm bei 1250/min • **Spitze** 205 km/h
0-100 km/h 9,1 s • **Tankinhalt** 48 l
L/B/H 4253/1800/1441 mm • **EU-Mix** 5,1 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 118 g/km • **Preis** 23 900 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-8,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



Mini Cooper
Clubman

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Mini Cooper JCW

**UNSER TIPP
FÜR SENIOREN:**
Mini One Countryman



18
PLATZ

Mini mit **39 714** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

17

PLATZ

Seat Leon mit **42 125** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



SEAT LEON: DER GOLF IN CHIC

JETZT MAL EHRlich: Der Leon sieht doch verdammt gut aus, oder? Offenbar sehen das viele Leute ähnlich wie wir, jedenfalls pirscht sich der Seat auf Platz 17. Ringsum in der Kompaktklasse lauern etablierte Konkurrenten, doch die Spanier haben endlich zu einer sauberen, eigenen Linie gefunden. Und da die Technik sowieso aus dem VW-Regal stammt, empfiehlt sich der Leon als stilistisch feine Alternative zum Golf. SC heißt der Dreitürer, wir empfehlen aber die nützlichen fünf Türen für 500 Euro mehr. Der allseits bekannte 2,0-Liter-TDI macht seine Sache auch im Seat bestens: Strammer Antritt, kräftiger Durchzug, ordentliche Fahrleistungen – passend dazu raten wir zur FR-Ausstattung mit Sportsitzen und -fahrwerk. Schön auch der bemerkenswert niedrige Verbrauch, auf der Sparrunde reichten 3,9 Liter. Ach ja, für Heißsporne empfehlen wir noch dringend den Cupra 290 mit 290 PS – da kann der Seat sein spanisches Temperament so richtig ausleben. Olé!

Seat Leon
FR 2.0 TDI

UNSER TIPP: Seat Leon FR 2.0 TDI

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1968 cm³
Leistung 110 kW (150 PS) bei 3500/min • **max. Drehmoment** 340 Nm bei 1750/min • **Spitze** 215 km/h
0-100 km/h 8,4 s • **Tankinhalt** 50 l
L/B/H 4263/1816/1459 mm
EU-Mix 4,4 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 112 g/km • **Preis** 26 750 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-28,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



UNSER TIPP
FÜR VERNÜFTIGE:
Seat Leon 1.4 TSI

UNSER TIPP
FÜR SPANIER:
Seat Leon Cupra 290

BMW 2er: AM LIEBSTEN MIT DREIER

MIT DEM 2ER FÄHRT BMW BESSER. Jedenfalls verkauft sich der Kompakt-Clan mit Coupé, Cabrio, Active Tourer und Gran Tourer sehr ordentlich. Spannendstes Modell für uns: der 218i Active Tourer. Ein praktisches Raumauto mit munterem Dreizylinder, fröhlichen 136 PS und gemäßigttem Durst. Der 1,5-Liter zieht gleichmäßig durch und wird akustisch nie aufdringlich; wer das Gaspedal nur streichelt, kommt mit rund fünf Litern aus. Da kann die junge Familie nicht viel falsch machen – vorausgesetzt, sie findet 27 600 Euro auf ihrem Konto. Mit 38 700 Euro kostet der Plug-in-Hybrid 225xe zwar deutlich mehr, doch dafür gibt es hier auch 224 PS Systemleistung und rund 40 Kilometer elektrische Reichweite. In der Woche grün und günstig ins Büro pendeln, am Wochenende entspannt die Schwiegermama besuchen – toll. Und das Beste: Der 2er mit Stecker kostet tatsächlich 1300 Euro weniger als der vergleichbare 225i Active Tourer xDrive Automatik. Der Geheimtipp.

UNSER TIPP: BMW 218i Active Tourer

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1499 cm³ • **Leistung** 100 kW (136 PS) bei 4400/min • **max. Drehmoment** 220 Nm bei 1250/min • **Spitze** 205 km/h • **0-100 km/h** 9,2 s • **Tankinhalt** 51 l • **L/B/H** 4342/1800/1555 mm • **EU-Mix** 4,9 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 115 g/km • **Preis** ab 27 600 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-13,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



BMW 218i
Active Tourer

UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:
BMW 220d Gran Tourer

UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:
BMW 228i Coupé



PLATZ

16

BMW 2er mit **42 916** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



15
PLATZ

Audi A6 mit **44 095** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

AUDI A6: ERFOLGREICHE OBERKLASSE

BESTIMMT EIN SCHÖNES GEFÜHL: Im stets engen Dreikampf mit BMW 5er (Platz 24) und Mercedes E-Klasse (22) liegt der A6 diesmal auf Platz 15 klar vorn. Kein Wunder, der Audi verfügt über viel Platz, ist fein eingerichtet – mit klarem Design, hochwertigem Material und penibler Verarbeitung. Er fährt sich agil und wirkt handlicher, als er mit 4,93 Meter Außenlänge eigentlich ist. Der 2,0-Liter-TDI tritt hier mit kräftigen 190 PS an und ist gekoppelt an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Bei Schietwetter gibt es in dieser Konstellation – also mit Frontantrieb – manchmal Probleme mit der Traktion. Als ultra hat Audi den TDI betont sparsam ausgelegt. Und es funktioniert: Im Spar-Modus gefahren, begnügte sich der A6 mit schlanken 4,8 Litern – vorbildlich für eine Limousine dieser Größe mit anständigen Fahrleistungen. Der A6 kann aber auch anders: Zur Baureihe gehört der RS 6 Avant Performance mit 605 PS. Auch ultra, irgendwie.

Audi A6 2.0 TDI

UNSER TIPP: Audi A6 2.0 TDI ultra S tronic

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs
Hubraum 1968 cm³ • **Leistung** 140 kW (190 PS) bei 3800/min • **max.**
Drehmoment 400 Nm bei 1750/min
Spitze 232 km/h • **0-100 km/h** 8,2 s
Tankinhalt 73 l • **L/B/H** 4933/1874/1455 mm • **EU-Mix** 4,2 l Diesel/100 km
Abgas CO₂ 109 g/km • **Preis** ab 44 050 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,3%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR PRIVATE:**
Audi A6 Avant 1.8 TFSI

**UNSER TIPP
FÜR REICHE:**
Audi RS 6 Avant performance

BMW 3ER: DER IST UNS LIEB UND TEUER

IM EWIGEN KAMPF mit Audi und Mercedes muss sich der 3er von BMW erst mal hinten anstellen – zumindest in der Zulassungsstatistik. Ansonsten spricht durchaus einiges für den Münchner. Wer weder Großfamilie noch Sperrgut mitbringt, greift zur vernünftig geschnittenen Limousine. Und ordert den Zweiliter-Diesel mit 150 PS unter der Haube sowie die tadellose Achtstufenautomatik. Auch wenn der Vierzylinder oft eine Spur zu sehr nach Taxi klingt, gibt es an seinen Talenten keinen Zweifel. Fernreisen spult der 318d mit bis zu 212 km/h im Zeitraffer ab, 320 Nm Drehmoment lassen beim Überholen keine Unsicherheit aufkommen. Trotz solcher Spritzigkeit begnügt sich der Diesel-3er mit 5,3 l/100 km, Knauser-Profis schaffen auch locker eine Vier vor dem Komma. Und schlucken angesichts des Listenpreises von 36 650 Euro – zumal da noch Navi (1490 Euro), Echtzeitverkehr (700 Euro) und dreigeteilte Fondlehne (390 Euro) fehlen.

UNSER TIPP: BMW 318d Automatik

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1995 cm³ • **Leistung** 110 kW (150 PS) bei 4000/min
max. Drehmoment 320 Nm bei 1500/min • **Spitze** 212 km/h • **0-100 km/h** 8,4 s • **Tankinhalt** 57 l • **L/B/H** 4633/1811/1429 mm • **EU-Mix** 4,0 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 116 g/km
Preis ab 36 650 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-13,0%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



BMW 318d

**UNSER TIPP
FÜR GENIESSER:**
BMW 335i GT

**UNSER TIPP
FÜR SPARER:**
BMW 316d



14
PLATZ

BMW 3er mit **44 637** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

Skoda Fabia
mit **45 018**
Zulassungen in
2015 (Quelle: KBA)

13
PLATZ



Skoda
Fabia 1.2 TSI

SKODA FABIA: SCHICKER TSCHECHE

EIN GUTES AUTO war der Fabia schon immer. In der aktuellen, seit 2014 gebauten Auflage sieht er auch noch gut aus, richtig gut sogar: klar, modern und zeitlos. Gilt auch für die geschmackvolle Einrichtung im erstaunlich luftigen Innenraum. Der 1,2-Liter mit 110 PS ist der stärkste Motor im Programm, man sollte ihn sich gönnen: Dieser lebensfrohe TSI macht im flinken, wendigen Vier-Meter-Floh viel Spaß, der rennt damit bei Bedarf fast 200 km/h und verbraucht auch bei forcierter Fahrweise mit 7,7 Litern nicht zu viel. Eine Empfehlung ist noch die wirklich elegante Ausstattung Monte Carlo, die gibt es ab 17 120 Euro (mit 75 PS).

UNSER TIPP: Skoda Fabia 1.2 TSI

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-22,2 %

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1197 cm³ • **Leistung** 81 kW (110 PS) bei 4600/min **max. Drehmoment** 175 Nm bei 1400/min • **Spitze** 196 km/h • **0-100 km/h** 9,4 s • **Tankinhalt** 45 l • **L/B/H** 3992/1732/1467 mm • **EU-Mix** 4,7 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 108 g/km **Preis** ab 16 770 Euro

DIE VERBRAUCHSAMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR
SPARSAME:**
Skoda
Fabia 1.0 MPI

**UNSER TIPP
FÜR
STÄDTER:**
Skoda Fabia
1.2 TSI DSG

FORD FIESTA: KLEINER SPASSMACHER

KÖLLE ALAAF! Die närrische Zeit ist zwar gerade vorbei, doch bei Ford wird noch gefeiert. Zum Beispiel Platz 12 für den Fiesta, der als 1.0 EcoBoost mit 100 PS zu einem richtigen kleinen Straßenfeger mutiert. Lebendig und lässig dreht der Dreizylinder aus dem Drehzahlkeller hoch und gibt sich bis zum Begrenzer keine Blöße, ganz gleichmäßig zieht das Einliter-Motörchen durch und hält das Fahrspaß-Barometer stets auf „heiter“. Auch weil der Preis ab 15 850 Euro für den Fünftürer nicht übertrieben ist – nur das „Cool & Sound“-Paket mit Klimaanlage und CD-Radio für 1100 Euro muss dann noch rein. Klar, die Fahrleistungen fallen bei den 1.0-EcoBoost-Brüdern mit 125 oder gar 140 PS noch besser aus, aber 180 km/h Spitze und 11,2 Sekunden bis Tempo 100 gehen für so einen Karnevalsflitzer völlig in Ordnung. Zumal mehr PS auch mehr kosten. An der Kasse und auf der Straße, wo der 100-PS-Fiesta mit 5,2 Litern gebremsten Durst zeigt. Karneval ist halt vorbei.

UNSER TIPP: Ford Fiesta 1.0 EcoBoost

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 998 cm³ • **Leistung** 74 kW (100 PS) bei 6000/min • **max. Drehmoment** 170 Nm bei 1400/min • **Spitze** 180 km/h • **0-100 km/h** 11,2 s • **Tankinhalt** 42 l • **L/B/H** 3969/1722/1495 mm • **EU-Mix** 4,3 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 99 g/km • **Preis** ab 15 850 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-23,8 %

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



UNSER TIPP FÜR RECHNER: Ford Fiesta 1.25

UNSER TIPP FÜR SPORTLER: Ford Fiesta ST

12
PLATZ

Ford Fiesta mit **45 424** Zulassungen
in 2015 (Quelle: KBA)

Ford Fiesta 1.0
EcoBoost



BMW 116i

PLATZ

BMW 1er mit
46 340 Zulassungen
in 2015 (Quelle: KBA)

BMW 1ER: DER MIT DEM HECKANTRIEB

ES KANN FÜR DEN 1er nur eine Empfehlung geben: kaufen! Er wird der Letzte mit Hinterradantrieb sein, beim Nachfolger werden die Vorderäder angetrieben. Ob der dann tatsächlich immer noch so agil und zackig um die Ecken geht? 2017 werden wir es wissen. Aktuell empfehlen wir den 1,5-Liter-Dreizylinder-Benziner – die günstigste Art, 1er zu fahren. Ein hochmoderner, feiner Motor, auch wenn er in der kleinen Version mit 109 PS nicht ganz so kräftig antritt wie vielleicht vom 1er erwartet. Den wunderbaren Reihensechszylinder gibt es auch noch – aber nur im kraftstrotzenden M135i mit 326 PS für satte 42 200 Euro.

UNSER TIPP: BMW 116i

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-13,0 %

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1499 cm³ • **Leistung** 80 kW (109 PS) bei 4250/min **max. Drehmoment** 180 Nm bei 1250/min • **Spitze** 195 km/h • **0-100 km/h** 10,9 s • **Tankinhalt** 52 l • **L/B/H** 4329/1765/1440 mm • **EU-Mix** 5,0 l S/100 km • **Abgas** CO₂ 116 g/km • **Preis** ab 23 250 Euro

DIE VERBRAUCHSAMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR
VIELFAHRER:**
BMW 118d

**UNSER TIPP
FÜR
SPORTLER:**
BMW M135i

10
PLATZ

Ford Focus mit **51 677** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



FORD FOCUS: GEIZ IST GEMÜTLICH

SPARE IN DER ZEIT, so hast du in der Not. Machen wir glatt und wählen auch beim Focus wie schon im Fiesta den 1.0 EcoBoost mit 100 PS – obwohl unser Autofahrer-Herz sehr für den 125 PS starken und 1000 Euro teureren Einliter-Focus plädiert hat. Doch der kleine Dreizylinder geizt so wunderbar mit dem Sprit – im Bummelmodus macht er den Focus zum Vier-Liter-Auto. Nicht schlecht für einen geräumigen Kompakten mit Familienfreigabe. Allzu eilig dürfen es die Lieben allerdings nicht haben, bis Tempo 100 vergehen 12,5 Sekunden, und auf der Autobahn wird es ab 170 km/h zäh (Spitze 187 km/h) – voll beladen und auf dem Weg in den Urlaub brauchen wir sogar noch ein bisschen mehr Geduld. Doch die wird belohnt, weil der friedlich vor sich hin knurrende Focus die Haushaltskasse schont. Ab 17 860 Euro fährt er vor, wir empfehlen den Trend für 20 010 Euro, weil der schon CD-Radio, Klimaanlage, beheizte Außenspiegel und mehr mitbringt. Wir wollen uns ja nicht kaputt sparen.

UNSER TIPP: Ford Focus 1.0 EcoBoost (100 PS)

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 998 cm³ • **Leistung** 74 kW (100 PS) bei 6000/min • **max. Drehmoment** 170 Nm bei 1400/min • **Spitze** 187 km/h • **0-100 km/h** 12,5 s • **Tankinhalt** 55 l • **L/B/H** 4358/1823/1484 mm • **EU-Mix** 4,6 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 105 g/km • **Preis** ab 17 860 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-25,5%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR VERTRETER:**
Ford Focus Turnier 1.5 TDCi

**UNSER TIPP
FÜR RENNFÄHRER:**
Ford Focus RS

Ford Focus
1.0 EcoBoost

AUDI A4: FEINE MITTELKLASSE

ER SIEHT (FAST) AUS WIE DER ALTE, doch man sollte den neuen A4 deshalb nicht unterschätzen. Denn hinter dem bekannten Design stecken jede Menge Qualitäten. Der A4 ist blitzblank verarbeitet, besitzt die neueste MMI-Generation, ein glasklares, bildschönes Interieur – wir empfehlen das Virtual Cockpit mit feiner Grafik für 500 Euro –, allerdings nicht übermäßig viel Platz im Fond. Der 1,4-Liter-Benziner ist für den A4 der Einstiegs-motor und gleichzeitig unsere Empfehlung. Der lebhaft 150-PS-TSI dreht turbinenartig und leise, sorgt für völlig ausreichende Fahrleistungen. Doch Vorsicht, bei flotter Fahrweise gönnt er sich schon mal einen großen Schluck aus der Pulle, nahm im Sportverbrauch 10,0 Liter. Klare Sache: Die TDI bleiben auch bei solchen Gelegenheiten deutlich genügsamer. Und bei den Fahrwerken raten wir zum Komfortfahrwerk mit Dämpferregelung für 980 Euro, damit federt der A4 souverän, fährt sich angenehm leichtfüßig.

UNSER TIPP: Audi A4 1.4 TFSI

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 1395 cm³ • **Leistung** 110 kW (150 PS) bei 5000/min • **max. Drehmoment** 250 Nm bei 1500/min • **Spitze** 210 km/h • **0-100 km/h** 8,7 s • **Tankinhalt** 54 l • **L/B/H** 4726/1842/1427 mm • **EU-Mix** 5,2 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 123 g/km • **Preis** ab 30 650 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,3%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR PRAKTIKER:**
Audi A4
2.0 TDI

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Audi A4 2.0 TFSI quattro
(252 PS)

Audi A4 1.4 TFSI



9
PLATZ

Audi A4 mit **52 493** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

8
PLATZ

Opel Corsa mit **52 741** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



Opel Corsa 1.0 Turbo

OPEL CORSA: MODERNER MINI AUS RÜSSELSHEIM

GROSSER AUFTRIFF für den kleinen Corsa. Er erobert Rang acht, rückt seinem großen Bruder Astra direkt aufs Blech. Eine Ursache dürfte im flotten Design liegen. Gerade der Dreitürer wirkt zwar etwas schräg

und gefällt nicht jedem, kommt bei jungen Leuten aber gut an. Das gilt auch für den lustvoll knurrenden Dreizylinder, der aus einem Literchen Hubraum 90 PS schöpft und den Corsa wieselflink über städti-

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 999 cm³ • **Leistung** 66 kW (90 PS) bei 3700/min • **max. Drehmoment** 170 Nm bei 1800/min • **Spitze** 180 km/h • **0-100** km/h 11,9 s • **Tankinhalt** 45 l • **L/B/H** 4021/1736/1479 mm • **EU-Mix** 4,3 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 100 g/km • **Preis** ab 14 480 Euro

DIE VERBRAUCHSAMPEL*

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-25,2 %



**UNSER
TIPP:**
Opel Corsa
1.0 Turbo

ches Parkett wuseln lässt. Allerdings entwickelt der Knirps im Test mit 5,7 Litern genauso viel Durst wie der größere und schwerere Astra – und das, obwohl er mit dem sechsten über einen Gang mehr verfügt. An der Kasse rückt der Corsa das Bild dann wieder gerade, bleibt mit 14 480 Euro fair. Wer noch 1510 Euro für die Ausstattung Edition drauflegt, bekommt auch Klimaanlage, CD-Radio und geteilte Fondlehne – denn das sollte der Kleine schon haben.

**UNSER
TIPP FÜR
RECHNER:**
Opel Corsa 1.2

**UNSER
TIPP FÜR
SPORTLER:**
Opel Corsa OPC

FÜR ECHTE BURGER-MEISTER



Kiosk zu weit weg? Einfach hier
scannen und versandkostenfrei bestellen.
griller-magazin.de/bestellen



**JETZT
NEU**

Außerdem im Heft

Heiße Ware für 2016:

Die Produkt-Highlights für die kommende Grillsaison

Außergewöhnliche Rezepte:

Steak bei Eis und Schnee

DER GRILLER

7
PLATZ

Opel Astra mit **56 079** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)



OPEL ASTRA: ES LÄUFT BEIM BLITZ

SONNE ÜBER RÜSSELSHEIM! Letztes Jahr legte Opel um 4,7 Prozent zu, der Astra sogar um 21,4 Prozent. Die zehnte Kompaktklassen-Generation (seit dem Kadett A 1962) hat nämlich einen großen Sprung nach vorn gemacht. Mit ansehnlichem, modernem Styling, besserer Raumökonomie als bisher und einem wohnlich eingerichteten Cockpit – für das wir die bequemen AGR-Sitze vorn für 685 Euro empfehlen. Fahrwerk, Motoren und Multimedia sind technisch auf der Höhe und konkurrenzfähig wie lange nicht. Genau das bestätigt auch der Einliter-Dreizylinder-Benziner mit 105 PS. Der geht nun nicht gerade stürmisch zur Sache, beschleunigt den Astra aber ganz ordentlich, rennt sogar 200 km/h und klingt bei all dem angenehm heiser, nach Dreizylinder eben. Der Opel hat sich ja auf 1273 Kilo runtergehungen und bewegt sich besonders auf glattem Geläuf geradezu spielerisch leicht – ganz anders als noch sein übergewichtiger Vorgänger. Es läuft eben gerade.

UNSER TIPP: Opel Astra 1.0 Turbo

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer **Hubraum** 999 cm³ • **Leistung** 77 kW (105 PS) bei 5500/min • **max.** **Drehmoment** 170 Nm bei 1800/min **Spitze** 200 km/h • **0-100 km/h** 11,2 s **Tankinhalt** 48 l • **L/B/H** 4370/1809/1485 mm • **EU-Mix** 4,3 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 99 g/km **Preis** ab 17 960 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-22,1%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
Opel Astra 1.6 CDTi

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Opel Astra 1.6 DIT

Opel Astra
1.0 Turbo

AUDI A3: BAYERISCHER NOBEL-GOLF

ALLE ACHTUNG, AUDI. Nur 49 Fahrzeuge fehlten dem A3 vergangenes Jahr auf Bruder Skoda Octavia – und das, obwohl der Ringkämpfer deutlich teurer ist. Wir würden den kompakten Ingolstädter als 1.4 TFSI mit 125 PS, Doppelkupplungsgetriebe und fünf Türen wählen. So hebt der Preis nicht völlig ab (26150 Euro), wir kommen entspannt durch den Alltag und angenehm schnell von A nach B. Tempo 100 schafft er in flotten 9,3 Sekunden, maximal sind 206 km/h möglich, das kräftige Drehmoment des kleinen Turbotriebwerks vermittelt stets gelassene Souveränität. Allerdings müssten wir mal über den Verbrauch reden. Der Testmix fällt mit 6,7 Litern für unseren Geschmack ein wenig hoch aus, wer sich selbst zügelt, schafft aber die Fünf vorm Komma. Gut so, denn ein paar Extras hätten wir schon ganz gern noch. Vor allem die MMI Navigation plus (teure 2490 Euro) inklusive Audi connect für Internetdienste (500 Euro). Sie verwandeln den A3 komplett in ein Wohlfühl-Auto.

UNSER TIPP: Audi A3 Sportback 1.4 TFSI DSG

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer **Hubraum** 1395 cm³ • **Leistung** 92 kW (125 PS) bei 5000/min • **max.** **Drehmoment** 200 Nm bei 1400/min **Spitze** 206 km/h • **0-100 km/h** 9,3 s **Tankinhalt** 50 l • **L/B/H** 4310/1785/1425 mm • **EU-Mix** 4,9 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 113 g/km **Preis** ab 26 150 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,5%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



Audi A3
Sportback 1.4
TFSI DSG

**UNSER TIPP
FÜR VIELFAHRER:**
Audi A3 1.4 TFSI g-tron

**UNSER TIPP
FÜR SPARER:**
Audi A3 1.6 TDI



6
PLATZ

Audi A3 mit **57 858** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

Skoda Octavia mit **57 907** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

PLATZ

5



SKODA OCTAVIA: TOLLER TSCHECHE

DEN NAMEN Jozef Kabaň sollten Sie sich merken. Der Mann ist Chefdesigner bei Skoda und hat's einfach drauf. Siehe auch Fabia (auf Platz 13) oder Superb: alles wunderbar klar und zeitlos gezeichnete Autos, in bestem Sinn modern. Genau das gilt auch für den Octavia, auch als Limousine. Die Riesen-Heckklappe und der große Kofferraum (590 bis 1450 Liter) machen den Fünftürer sowieso zu einer Art Kombi-Ersatz. Der Octavia hat viel Platz, ist sauber und geschmackvoll eingerichtet, solide verarbeitet und praktisch zu bedienen. Und der Zweiliter-TDI ist hier zwar etwas weniger gedämmt als bei Audi oder VW, der leicht grummelige Grundton stört aber nicht wirklich. Mit 150 PS erledigt er seine Arbeit souverän, mit anständigen Fahrleistungen und niedrigem Verbrauch. Alles zu vernünftig? Wir hätten da noch was: Der RS 230 kommt mit Zweiliter-TSI und 230 PS, fetten 19-Zöllern und ist auch sonst äußerst schmuck hergerichtet. Geheimtipp!

Skoda Octavia
2.0 TDI

UNSER TIPP: Skoda Octavia 2.0 TDI

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1968 cm³
Leistung 110 kW (150 PS) bei 3500/min • **max. Drehmoment** 340 Nm bei 1750/min • **Spitze** 220 km/h • **0-100** km/h 8,4 s • **Tankinhalt** 50 l • **L/B/H** 4659/1814/1460 mm • **EU-Mix** 4,0 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 105 g/km
Preis 25 590 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-20,4%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR SPARER:**
Skoda Octavia 1.6 TDI

**UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:**
Skoda Octavia RS 2.0 TSI

MERCEDES C-KLASSE: BESTER BENZ

GIBT'S DAS DENN? Die teure C-Klasse belegt Rang vier der KBA-Hitliste 2015. Und wird zu 30,3 Prozent von Privatleuten gekauft – beim Passat sind es nur 8,7 Prozent. Auf jeden Fall ist die Mittelklasse von Mercedes ein richtig gutes Auto. Und so ein feines Fahrzeug braucht natürlich auch einen feinen Antrieb. Wir empfehlen den 204 PS starken Diesel und für alle Fälle Allrad, das Ganze im Kombi – so entfaltet die C-Klasse ihr ganzes Aroma. Am Temperament des T-Modells gibt es dabei nicht den geringsten Zweifel. 500 Nm Drehmoment erfüllen schon ab 1600 Umdrehungen jeden Leistungswunsch, 235 km/h Spitze stellen auch engagierte Schnelfahrer zufrieden, der Sprint auf Tempo 100 liegt mit 7,2 Sekunden fast schon auf Sportwagenniveau. Demgegenüber bleibt der Benz aber bescheiden, wenn er an die Zapfsäule rollt. Testverbrauch 6,5 l/100 km – das reicht für etwa 1000 Kilometer nonstop. Was fehlt? Nichts, aber 48 314 Euro sind ja auch genug ...

UNSER TIPP: Mercedes C 250 d T-Modell 4Matic

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn längs • **Hubraum** 2143 cm³ • **Leistung** 150 kW (204 PS) bei 3800/min • **max. Drehmoment** 500 Nm bei 1600/min • **Spitze** 235 km/h • **0-100** km/h 7,2 s • **Tankinhalt** 66 l • **L/B/H** 4702/1810/1457 mm • **EU-Mix** 5,0 l Diesel/100 km • **Abgas** CO₂ 129 g/km
Preis 48 314 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-8,5%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER TIPP
FÜR SPARER:**
Mercedes C 300 h
BlueTec Hybrid

**UNSER TIPP
FÜR GENIESSER:**
Mercedes C 450
AMG

Mercedes C-Klasse mit **67 549** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

4
PLATZ

Mercedes C 250 d
T-Modell



* SPORTVERBRAUCH: 54 km Autobahn, davon 20 km Vollgas; TESTVERBRAUCH: Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; SPARVERBRAUCH: 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

AUTOBILD.DE 12. FEBRUAR 2016

VW Polo mit **69 867** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

PLATZ

3



VW POLO: MEHR ALS EIN KLEINWAGEN

UND NOCH EIN Kapitel aus der beliebten Reihe: Mehr Auto braucht kein Mensch. Der Polo, in seiner aktuellen fünften Auflage auch schon wieder seit 2009 gebaut, sieht nicht aus wie ein Kleinwagen, sondern stattlich und ernsthaft. Und er fährt auch nicht wie ein Knirps, sondern ausgewogen und erwachsen. Er verfügt über ein sehr ordentliches Platzangebot, völlig ausreichend für die Mehrzahl aller Aufgaben – vielköpfige Familien natürlich ausgenommen. Er ist verarbeitet, eingerichtet und ausgestattet wie ein Auto aus einer höheren Klasse, zum Beispiel mit bequemen Sitzen und funktionellem Cockpit. Auf unserer Empfehlungsliste stehen die vier Türen für 800 Euro und der 1,2-Liter-TSI. Mit dem laufruhigen, flotten 90-PS-Vierzylinder ist der Polo standesgemäß motorisiert. Mehr Auto braucht kein Mensch. Oder vielleicht doch? Den Sportsfreunden möchten wir jedenfalls unbedingt den heißblütigen 1.8 TSI mit 192 PS ans Herz legen. Für viele der wahre GTI.

UNSER TIPP: VW Polo 1.2 TSI

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1197 cm³ • **Leistung** 66 kW (90 PS) bei 4800/min • **max. Drehmoment** 160 Nm bei 1400/min • **Spitze** 184 km/h • **0-100 km/h** 10,8 s • **Tankinhalt** 45 l • **L/B/H** 3972/1682/1453 mm • **EU-Mix** 4,6 l Super/100 km • **Abgas CO₂** 105 g/km • **Preis** 16 175 Euro

Höchster Preisnachlass im Internet
-14,3%

DIE VERBRAUCHS-AMPEL*



UNSER TIPP
FÜR SPARER:
VW Polo 1.0

UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:
VW Polo GTI 1.8 TSI

VW Polo 1.2 TSI

VW PASSAT: EINE KLASSE FÜR SICH

EIN GROSSER WURF, diese Mittelklasse aus Emden. Was auch daran liegt, dass der Passat nicht mehr auf langweiliges, sondern auf langlebiges Design mit Schwung setzt – und das nicht nur beim Variant, sondern auch beim viel weniger beliebten Stufenheck wie auf dem Foto unten. Beide empfehlen wir mit dem 150 PS starken TDI. Von dem hört der Pilot nur ausnahmsweise mal ein leichtes Brummen, spürt dafür aber umso deutlicher die 340 Nm Drehmoment. Das reicht für unter neun Sekunden auf 100 und Spitze 220 km/h – beides Werte, die in der Praxis kaum jemand probiert. Über die bescheidenen 5,6 l/100 km, die wir auf unserer Testrunde ermittelt haben, freut sich dagegen jeder. Und wenn der Fahrer sich gaaanz doll zusammenreißt, schnurrt der Passat auch als Vier-Liter-Auto durchs Land. Zum Passat-Glück fehlen dann nur noch DSG und Comfortline mit City-Nothalt, LED-Leuchten, DCC und mehr. Was den Preis aber von 30 500 auf 35 150 Euro treibt.

UNSER TIPP: VW Passat 2.0 TDI BMT

Technische Daten

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 1968 cm³ • **Leistung** 110 kW (150 PS) bei 3500/min • **max. Drehmoment** 340 Nm bei 1750/min • **Spitze** 220 km/h • **0-100 km/h** 8,7 s • **Tankinhalt** 66 l • **L/B/H** 4767/1832/1456 mm • **EU-Mix** 4,0 l Diesel/100 km • **Abgas CO₂** 106 g/km • **Preis** ab 30 500 Euro

Höchster Preisnachlass im Internet
-22,4%

DIE VERBRAUCHS-AMPEL*



VW Passat
2.0 TDI BMT

UNSER TIPP
FÜR SPARER:
VW Passat 1.6 TDI

UNSER TIPP
FÜR SPORTLER:
VW Passat 2.0 TSI (220 PS)



PLATZ

2

VW Passat mit **97 586** Zulassungen in 2015 (Quelle: KBA)

1. PLATZ

VW Golf mit
270 952 Zulassungen
in 2015 (Quelle: KBA)



VW GOLF: DAS AUTO AN DER SPITZE

SEIT JAHREN, ach was, Jahrzehnten fährt der Golf bei uns an der Spitze der Zulassungsstatistik, mit Riesenabstand vor dem Zweiten. Über 270 000 Golf kamen letztes Jahr neu auf unsere Straßen – fast so viel wie die Plätze zwei bis fünf zusammen. Die Gründe für den anhaltenden Erfolg sind schnell genannt: hoher Nutzwert, einwandfreie Funktionalität und toller Komfort. Der Golf hat viel Platz vorn und eben auch hinten, eine vergleichsweise gute Übersicht, eine gediegene Einrichtung. Er lässt sich problemfrei bedienen, fährt handlich und komfortabel. Klingt alles selbstverständlich – ist es aber eben doch nicht immer und überall. Was VW gut beherrscht, ist der Feinschliff, die Sorgfalt bis ins Detail – genau das vermissen wohl nicht nur wir bei manchem Konkurrenten, sondern auch die Käufer. Multimedia und Sicherheitsassistenten sind komplett verfügbar und auf neuestem Stand – wenn auch oft gegen satte Aufpreise. Ein feines Stück Technik verkörpert der von uns

empfohlene Einliter-Dreizylinder mit 115 PS. Ja, keine Sorge, er reicht völlig aus. Und mehr als das, er macht Spaß mit seiner Drehfreude und seinem kernig-heiseren Dreizylinder-Sound. Und nein, laut ist er nicht. Dazu noch das DCC mit den adaptiven Dämpfern für 1035 Euro und die vier Türen für 900 Euro, fertig.

Sie wollen mehr? Eine andere Stärke des Golf ist die große Vielfalt: Benziner von 85 PS bis 300 PS, Diesel von 110 PS bis 184 PS, Erdgasantrieb, Plug-in-Hybrid oder komplett elektrisch im e-Golf, Drei- und Fünftürer, Sportsvan, Variant, Cabrio – da ist für viele Kunden was dabei. Für sehr viele.

VW Golf 1.0 TSI

UNSER TIPP: VW Golf 1.0 TSI

Technische Daten

Motor Dreizylinder, Turbo, vorn quer • **Hubraum** 999 cm³ • **Leistung** 85 kW (115 PS) bei 5000/min • **max.**
Drehmoment 200 Nm bei 2000/min
Spitze 204 km/h • **0-100 km/h** 9,7 s
Tankinhalt 50 l • **L/B/H** 4255/1799/1452 mm • **EU-Mix** 4,3 l Super/100 km • **Abgas** CO₂ 99 g/km • **Preis** 20 450 Euro

Höchster
Preisnachlass
im Internet
-14,5%

DIE VER-
BRAUCHS-
AMPEL*



**UNSER
TIPP FÜR
FAMILIEN:**
VW Golf
Sportsvan 1.4 TSI

**UNSER
TIPP FÜR
SPORTLER:**
VW
Golf R

FAZIT

DIE AUSWAHL WAR NIE GRÖßER

Der Autogesmack der Deutschen ist nicht nur ein guter, sondern auch ein sehr bunter. Das belegen die Top 25, unter denen sich vom Mini bis zum VW Bus alle möglichen Typen finden lassen. Um in dieser Vielfalt den Überblick zu behalten, haben wir zu jedem Modell eine kompakte Kaufberatung mit Motorentipp erstellt. Dabei wird deutlich, dass der Diesel lebt, die kleinen Turbobenziner ihm aber ordentlich zusetzen. Und dass die Ausstattungsniveaus teils zu wünschen übrig lassen – bei den Basismodellen könnten die Hersteller sich ruhig spendabler zeigen. Ach ja: Auch die Rabatte waren selten so hoch, bis 28 Prozent sind drin.



Redakteure
**GERALD CZAJKA
UND DIRK BRANKE**

PROFI-GRILL GRATIS

FÜR JEDEN GEWORbenen LESER



VORTEILE FÜR DEN NEUEN LESER:

- ✓ 51 Hefte für nur 1,80 € pro Heft
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus



Exklusive Vorteile auf
www.autobild.de/vip-lounge



PRÄMIE FÜR DEN WERBER:

Lavastein Gasgrill „Irvine“

- Doppelbrenner, getrennt regelbar
- Deckel mit Sichtfenster
- 2 abklappbare Seitenablagen
- inklusive Lavastein, Schlauch, Regler, Piezozünder u. verchromten Grillrost
- Maße: ca. 94 x 51 x 102 cm
- eine Ausgabe der Zeitschrift „DER GRILLER“ gratis

**Auch Nicht-Abonnenten
können neue Leser werben!**



Serviovorschlag

JETZT BESTELLEN:



autobild.de/grillen



0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146609+10

Bitte bei der Bestellung angeben



Der Werber erhält die oben genannte Prämie. Der Prämienversand erfolgt nach Zahlungseingang des Jahresbezugspreises. Der Werber muss selbst kein Abonnent sein, um einen neuen Leser zu werben. Man kann sich nicht selbst werben. Der neue Leser darf AUTO BILD in den letzten 6 Monaten nicht im Abonnement bezogen haben. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Der neue Leser bestellt AUTO BILD für mindestens 1 Jahr zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug liest er zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Nach Ablauf des ersten Jahres kann er jederzeit kündigen und erhält zu viel gezahltes Geld zurück. Er kann der Nutzung seiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

61 •

Das IRRE Geschäft mit dem Idiotentest

Künftig könnte die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) ab 1,1 Promille drohen. Die Vorbereitungskurse zum sogenannten Idiotentest sind schon heute höchst umstritten – und ein Riesengeschäft

DIE VERKEHRSPSYCHOLOGIN BEMÜHT sich zu lächeln. „Das kann ich nicht beantworten, solche Fragen werden im kostenpflichtigen Einzelgespräch besprochen.“ Sie blickt in ein Dutzend Gesichter, die immer zorniger zurückblicken. Die Gesichter gehören Menschen, die ihren Führerschein verloren haben. Sie sind zur Informationsveranstaltung der MPU-Beratungsstelle Nord-Kurs, einer TÜV-Tochter, gekommen, um zu erfahren, was sie tun können, um die Medizinisch-Psychologische Untersuchung – kurz MPU – zu bestehen. Die einzige Antwort, die sie inklusive Preisliste der Beratungsangebote mitnehmen, ist, dass sie bezahlen müssen, um echte Antworten zu bekommen.

Veranstaltungen wie diese, so ernüchternd sie sein mögen, werden wahrscheinlich Zulauf bekommen. Beim 54. Verkehrsgerichtstag 2016 in Goslar sprachen sich die Experten dafür aus, dass Autofahrer ab 1,1 Promille zur MPU müssen. Folgt der Gesetzgeber der Empfehlung, gehört die bisherige Grenze von 1,6 Promille überall zur Vergangenheit – wie bereits in Bayern, Baden-Württemberg und Berlin.

91 536 Menschen mussten 2014 zum Idiotentest, knapp die Hälfte wegen Alkoholauffälligkeit. Einer von ihnen ist Jan G., der 35 Jahre alt ist und in Hamburg lebt. An einem Abend im Frühjahr will er einen Freund von einer Feier abholen. Er lässt sich überreden, ein Bier mitzutrinken. Es wer-



Zwangslage: Wer seinen Führerschein verliert, fühlt sich dem Verfahren ausgeliefert – wie hier AUTO BILD-Mitarbeiterin Mira Frenzel, die sich fürs Foto abführen ließ.

den mehr. Später setzt er sich mit 1,9 Promille hinter das Steuer, touchiert beim Ausparken einen anderen Wagen. Der Abend endet mit einer Nacht auf der Polizeiwache.

Einige Wochen später kommt das Urteil per Post. Ein zehnmonatiges Fahrverbot und 1800 Euro Strafe. Kai Wantzen, Sprecher der Justizpressestelle Hamburg, sagt: „Wie hoch die Strafe ist, entscheidet sich immer am Einzelfall.“

NUR 58 PROZENT DER PRÜFLINGE BESTEHEN DIE MPU

Drei Monate vor Ablauf der Sperrfrist bekommt Jan G. Post vom Landesbetrieb Verkehr. Wer sich nicht informiert hat, erfährt dann, dass er zur MPU muss. Und wenn derjenige Glück hat, wie der Hamburger, warnt ihn die Mitarbeiterin, dass es ohne einen Vorbereitungskursus selten gelingt.

Laut der Bundesanstalt für Straßenwesen haben 58 Prozent der Prüflinge 2014 die MPU bestanden, 35 Prozent wurden als „ungeeignet“ beurteilt, sieben Prozent mussten eine Nachschulung (Kostenpunkt: etwa 400 Euro) absolvieren. Welchen Unterschied es dabei macht, vorher Kurse zu belegen, zeigen Zahlen des ADAC.

Demnach schaffen 85 bis 95 Prozent der geschulten Teilnehmer die MPU, zehn bis 15 Prozent gelingt es ohne Hilfe.

Die MPU-Vorbereitung ist ein profitables Geschäft. So bieten nicht nur Prüfstellen wie TÜV und DEKRA Schulungen mit ihren Verkehrspsychologen an, auch selbsternannte Berater, die sich „auf langjährige Erfahrung“ berufen, mischen mit. Die Gruppenseminare kosten bis zu 1089 Euro, für eine Einzelsitzung, meist 45 Minuten, zahlt der Verkehrssünder um die 120

MPU IN ZAHLEN

91 536

Menschen mussten sich 2014 einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) unterziehen, so die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). In 48 Prozent der Fälle war Alkohol als Ursache im Spiel, in 23 Prozent Drogen oder Medikamente.



**SAGEN SIE UNS
IHRE MEINUNG,
UND SCHREIBEN
SIE UNS.**

redaktion@autobild.de

Euro. „Wie viele Gespräche notwendig sind, entscheidet der Berater im Einzelfall“, sagt ein DEKRA-Mitarbeiter.

Darüber hinaus gibt es bei einigen Beratern kostenfreie Gesprächsrunden – ohne konkrete Hilfe. Da sitzt dann beispielsweise der Ex-Schwerst-alkoholiker neben der jungen Mutter, der Bauarbeiter neben dem Akademiker, und alle lauschen der Rentnerin – gutbürgerliches Milieu –, die erzählt, wie es ihr geht, seit sie bei ihrer Frauenrunde keinen Sekt mehr trinkt. Über allem schwebt ein Gefühl der Solidarität – vor allem, wenn Wörter wie „Abzocke“ fallen. Das kommt häufig vor.

77,35 EURO KOSTET EINE URINANALYSE

Anbieter wie TÜV und DEKRA scheinen deswegen besonders um die Seriosität ihrer MPU-Vorbereitung bemüht. Karin Müller, DEKRA-Verkehrspsychologin, sagt: „Seriöse Kurse sind kein Schauspielunterricht. Es geht darum, dass der Kunde tatsächlich sein Verhalten ändert.“ Zuvor würde der Psychologe diagnostizieren, warum der Kunde viel trank oder Drogen nahm, und erklären, was bei der MPU passiert.

Jan G. hat sich analysieren lassen: Er sei einer, der wegen Stress getrunken habe, sagt sein Berater und erklärt auch, ein Alkoholiker sei er nicht. Trotzdem rät er zusätzlich zu Kursus und Einzelgesprächen zum Abstinenznachweis. Das mache einen guten Eindruck. In Hamburg bietet unter anderem die Universitätsklinik Eppendorf das Screening an. Eine Urinanalyse kostet 77,35 Euro – vier bis sechs Proben werden benötigt.

Mit Teilnahmebescheinigungen und Abstinenznachweis geht Jan G. zur MPU und überzeugt den Gutachter – fast zwei Jahre nachdem er betrunken in sein Auto gestiegen war. Er ist jetzt, nachdem er Strafe und MPU-Kosten bezahlt hat, um rund 4000 Euro ärmer. *Mira Frenzel*

INTERVIEW

PETER MÖLLER

Rechtsanwalt



„DAS IST UNFAIR“

Was halten Sie von der jüngst empfohlenen 1,1-Promille-Grenze für die MPU?

Die Grenze halte ich für nicht wissenschaftlich belegt, sie führt zu einer falschen Pauschalisierung und Stigmatisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer.

Die Befürworter argumentieren mit „erhöhter Rückfallgefahr“.

In meine Kanzlei kommen häufig Menschen, die sich in einer momentanen Notlage alkoholisiert ans Steuer gesetzt haben. Wer mit 1,1 Promille noch Auto fahren kann, ist nicht zwingend Alkoholiker.

Er müsste aber nach Ansicht der Befürworter ebenfalls zum Idiotentest.

Das ist das Problem. Diejenigen stecken dann in der Mühle, dass private Institutionen, die wirtschaftlich arbeiten müssen, entscheiden, ob sie wieder fahren dürfen oder doch noch einen Kursus machen müssen.

Das gilt auch für Menschen, die mit 1,6-Promille gefahren sind.

Das ist richtig. Wir haben generell eine Verwirtschafterlichkeit der Verkehrssicherheit. Das ist ziemlich unfair. Eine gute Vorbereitung ist teuer, nicht jeder kann sich das leisten.

Was wäre die Alternative?

Es sollte staatliche Hilfe für alkoholauffällige Kraftfahrer geben. Danach könnten für eine festgelegte Zeit Kontrollgeräte, die etwa vor dem Anlassen des Wagens den Atemalkohol messen und gegebenenfalls die Zündung sperren, installiert werden.

TYPISCHE KOSTEN BEI EINEM FÜHRERSCHEINENTZUG

Erstberatung	69 Euro (Nord-Kurs, TÜV-Tochter)
MPU-Vorbereitungskurs	1089 Euro (Nord-Kurs, TÜV-Tochter. Günstigere Kurse bei freien Beratern ab etwa 800 Euro)
Abstinenznachweis über sechs Monate	309,40 Euro (Universitätsklinik Hamburg-Eppendorf, ein Jahr ist bei höheren Alkoholwerten empfohlen, das kostet dann 464,10 Euro)
Zwei Einzelgespräche mit einem Verkehrspsychologen oder Berater	240 Euro
Gebühren für Führerscheinantrag (inkl. Passfoto, Führungszeugnis)	200 Euro (Mittelwert, Gebühr für den Neuantrag von 140,40 bis 256 Euro, Führungszeugnis 13 Euro, Passfotos im Schnitt 6 Euro)
Medizinisch-Psychologische Untersuchung	rund 400 Euro (Satz nach Gebührenordnung des Ministeriums für Justiz und Verbraucherschutz)
	Gesamt rund 2300 Euro

Kosten ermittelt anhand von Behörde und Institutionen in Hamburg, hinzu kommt noch die Strafe, die das Gericht festlegt. Deren Höhe ist individuell höchst verschieden.



„Kompakt und einfach bedienbar - solche Lautsprecher passen perfekt ins Auto und in die Garage.“

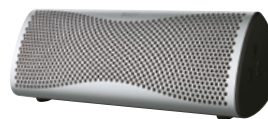
Christian Träger,
Redakteur, AUDIO
VIDEO FOTO BILD



Neun Bluetooth-Lautsprecher im Test

Die Disco-Kisten

Audio Video Foto
Bild



TESTERGEBNISSE IM DETAIL

Preis/Info		180 Euro / www.teufel.de		300 Euro / www.teufel.de		350 Euro / www.kef.com		190 Euro / ultimateears.com	
Abmessungen (Breite x Höhe x Tiefe)/ Gewicht		17,8 x 6,9 x 8,6 cm / 720 Gramm		37 x 18 x 15 cm / 3,35 kg		21 x 6 x 8 cm / 800 Gramm		18 x 6,8 x 6,3 cm / 540 Gramm	
Wie gut ist die Klangqualität?	52,0 %	Kaum verfälschter Klang	2,19	Sehr ausgewogener Klang	2,35	Ausgewogener Klang	2,05	Leiser Bass	2,87
Hörtest	42,0 %	Satte Bässe, lebendige Höhen	2,03	Geringe Verfälschungen, sehr natürliche Wiedergabe	2,19	Detaillreich und klar, transparent	1,97	Etwas trötige Mitten, zwei zum Paar koppelbar	3,09
Maximale Lautstärke	10,0 %	87 dB	2,84	85 dB	3,00	90 dB	2,39	93 dB	1,94
Wie lassen sich Smartphones per Funk verbinden?	5,0 %	Einfache Kopplung durch NFC	3,00	Einfache Kopplung durch NFC	3,00	Einfache Kopplung durch NFC	3,00	Einfache Kopplung durch NFC	3,00
Verbindung zum Smartphone oder MP3-Player	5,0 %	Bluetooth, NFC	3,00	Bluetooth, NFC	3,00	Bluetooth, NFC	3,00	Bluetooth, NFC	3,00
Wie einfach klappt die Bedienung?	20,0 %	Sehr einfach, mit Klangeinstellung	2,20	Problemlos, gute Anleitung	2,08	Sehr einfache Bedienung	2,75	Problemlos, knappe Anleitung	2,70
Inbetriebnahme	10,0 %	Sehr einfach	1,00	Sehr einfach	1,00	Sehr einfach	1,00	Sehr einfach	1,00
Bedienungsanleitung	5,0 %	Leicht verständlich und ausführlich	2,00	Leicht verständlich und sehr ausführlich	1,50	Leicht verständlich, aber etwas knapp	3,00	Verständlich, aber sehr knapp	4,00
Klangregelung	3,0 %	Outdoor-Modus einstellbar	4,00	Bass	4,00	Nicht vorhanden	6,00	In der App	4,00
Fernbedienung	2,0 %	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00
Welche Anschlüsse hat der Lautsprecher?	12,0 %	Stereo-Eingang und Lade-funktion für externe Geräte	2,92	Alle wichtigen	2,92	Nur Stereo-Eingang	5,00	Nur Stereo-Eingang	5,00
Spezialanschluss (Dock)/Stereo-Eingang (Miniklinke)	6,0 %	Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang	4,00	Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang	4,00	Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang	4,00	Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang	4,00
USB zur Musikwiedergabe	1,0 %	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00	Nicht vorhanden	6,00
USB zum Aufladen von Geräten (Akkus)	5,0 %	Vorhanden	1,00	Vorhanden	1,00	Keine Ladefunktion	6,00	Keine Ladefunktion	6,00
Lässt sich der Lautsprecher mobil verwenden?	11,0 %	Ja, sehr lange Akkulaufzeit	1,00	Ja, überragende Akkulaufzeit	1,00	Ja, passable Akkulaufzeit	2,13	Ja, lange Akkulaufzeit	1,00
Betrieb per Netzteil/eingebautem Akku/ Batterien möglich	5,0 %	Ja/ Ja/ Nein	1,00	Ja/ Ja/ Ja (AA-Batterien)	1,00	Ja/ Ja/ Nein	1,00	Ja/ Ja/ Nein	1,00
Spieldauer pro Akkuladung oder Batteriesatz	6,0 %	18 Stunden 40 Minuten	1,00	über 20 Stunden	1,00	8 Stunden 30 Minuten	2,56	15 Stunden 13 Minuten	1,00
Aufwertungen		Spritzwassergeschützt	-0,10	UKW-Radio	-0,10	Keine		Wasserdicht	-0,01
Testergebnis		gut (2,18)		gut (2,19)		befriedigend (2,60)		befriedigend (2,69)	

Flexible Miniboxen für Autofahrer: Was können kompakte Bluetooth-Lautsprecher? Wir haben es getestet

DIE LIEBLINGSMUSIK hören, immer und überall. Egal ob vom Smartphone, Tablet oder Laptop – im Auto, in der Garage oder bei der Fahrzeugwäsche: Kompakte Bluetooth-Lautsprecher machen es möglich, dank Akku unabhängig von Steckdose oder Bordnetz. Neun aktuelle Bluetooth-Boxen haben die Kollegen von AUDIO VIDEO FOTO BILD getestet. Die Tabelle unten zeigt die Stärken und Schwächen der Testkandidaten. Die wichtigsten Fragen zu den kleinen Disco-Kisten beantworten wir hier.

Wie funktioniert die Technik?

Das Zauberwort lautet Bluetooth. Smartphone und Co. nutzen die Kurzstrecken-Funktechnik zum Übertragen von Musik Richtung Lautsprecher.

Wo liegt der Vorteil von Bluetooth?

Die Funktechnik ermöglicht einen flexiblen Einsatz in Auto oder Garage. Ohne störendes Kabel finden die

Boxen immer einen Platz im Fahrzeug, es muss nichts angeschraubt oder gebohrt werden. Tipp: Sind die Boxen nicht im Einsatz, Bluetooth im Handy ausschalten und Akkuleistung sparen. Der hohe Stromverbrauch ist ein Nachteil der Funktechnik.

Wo liegen die Boxen am sichersten?

Damit die Lautsprecher nicht zu gefährlichen Geschossen im Auto werden, gehören sie in Ablagen, Fächer oder Mittelkonsolen. So passt zum Beispiel der „Ultimate Ears Boom 2“ perfekt in einen Getränkehalter.



Die Musik vom Smartphone wird per Bluetooth übertragen, also ohne lästiges Kabel zur Box

Wie verbinde ich die Geräte?

Ganz einfach: Bluetooth im Smartphone einschalten und nach Geräten in der Nähe suchen. Ist die Box gefunden, reicht ein Tastendruck aus, um die Geräte zu verbinden, die Musik läuft.

Kann ich auch Streaming-Dienste übertragen?

Kein Problem. Im Smartphone mobile Daten, also den Internetempfang, einschalten, und online Radio über die Bluetooth-Boxen hören. Aber Vorsicht: Je nach Vertrag und Datenvolumen kann die Übertragung mit der Zeit langsamer werden.


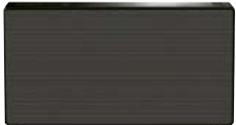



Wo bekomme ich die Boxen am günstigsten?

Am einfachsten funktioniert der Preisvergleich im Internet. Geben Sie den gewünschten Lautsprecher in einem Vergleichsportal ein, zum Beispiel bei www.ideal.de, und finden Sie den besten Preis.



TIPP
Mitarbeiter
BENDIX KROHN

Auch die Akkus der Bluetooth-Boxen halten nicht ewig. Im Zubehörhandel gibt es 12-Volt-Adapter mit USB-Ports zum Laden für den Zigarettenanzünder. Die laden nicht nur die Disco-Kisten, sondern auch Smartphone, Tablet und Co.

 BOSE SOUNDLINK MINI II		 SONY SRS-X55		 JBL PULSE 2		 ULTIMATE EARS ROLL		 SONY SRS-X11	
180 Euro / www.bose.de 18 x 5,1 x 5,80 cm / 668 Gramm		140 Euro / www.sony.de 22 x 12 x 5 cm / 1,2 kg		200 Euro / de.jbl.com 8,4 x 19,4 x 8,4 cm / 750 Gramm		100 Euro / www.ultimateears.com 8,3 x 8,3 x 22,6 cm / 877 Gramm		60 Euro / www.sony.de 6,1 x 6,1 x 6,1 cm / 215 Gramm	
Für die Größe sehr gut		Ausgewogen, aber leise		Recht kräftiger Klang		Ordentlicher Klang		Dünn, nicht laut	
Voller Klang, erstaunliche Fülle, angenehme Höhen		Etwas leise Höhen, sonst gut		Wuchtig, kein Tiefbass, etwas verfärbte Mitten		Dezenter Bass, verfärbte Mitten, koppelbar zum Paar		Praktisch keine Bässe, verfärbt	
86 dB		83 dB		88 dB		85 dB		80 dB	
Schnell und einfach		Einfache Kopplung durch NFC		Schnell und einfach		Schnell und einfach		Einfache Kopplung durch NFC	
Bluetooth		Bluetooth, NFC		Bluetooth		Bluetooth		Bluetooth, NFC	
Problemlos, ordentliche Anleitung		Problemlos, knappe Anleitung		Problemlos, schlechte Anleitung		Problemlos, knappe Anleitung		Problemlos, knappe Anleitung	
Sehr einfach		Sehr einfach		Sehr einfach		Sehr einfach		Sehr einfach	
Leicht verständlich und ausführlich		Verständlich, aber sehr knapp		Etwas schwer verständlich und nicht ausführlich		Verständlich, aber sehr knapp		Verständlich, aber sehr knapp	
Nicht vorhanden		Raumklang-Effekt		Nicht vorhanden		In der App		Nicht vorhanden	
Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden	
Nur Stereo-Eingang		Alle wichtigen		Nur Stereo-Eingang		Nur Stereo-Eingang		Nur Stereo-Eingang	
Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang		Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang		Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang		Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang		Kein Dock-Connector / Stereo-Eingang	
Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden		Nicht vorhanden	
Keine Ladefunktion		Vorhanden		Keine Ladefunktion		Keine Ladefunktion		Keine Ladefunktion	
Ja, ordentliche Akkulaufzeit		Ja, etwas kurze Akkulaufzeit		Ja, sehr lange Akkulaufzeit		Ja, sehr lange Akkulaufzeit		Ja, kurze Akkulaufzeit	
Ja / Ja / Nein		Ja / Ja / Nein		Ja / Ja / Nein		Ja / Ja / Nein		Ja / Ja / Nein	
7 Stunden 30 Minuten		5 Stunden 40 Minuten		18 Stunden		20 Stunden		3 Stunden 20 Minuten	
Keine		Keine		Keine		Wasserdicht		Keine	
befriedigend (2,73)		befriedigend (2,81)		befriedigend (2,89)		befriedigend (2,99)		ausreichend (3,98)	

1-2,49 (sehr gut bis gut); 2,5-4,49 (befriedigend bis ausreichend); 4,5-6 (mangelhaft bis ungenügend)

Fast alle brauchen einen Führerschein

Cooler Gefährte für die „Last Mile“ – das ist ein Mega-Trend. Doch nicht alle sind für die Straße auch erlaubt



FOTOS: S. KRIEGER (3), HERSTELLER (2), PICTURE ALLIANCE/DPA, S. HABERLAND, PRIVAT

LAST MILE heißt das Zauberwort. Gemeint ist der Weg von der S-Bahn-Station oder dem Car-sharing-Parkplatz ins Büro. Diese letzte Meile kann man zu Fuß zurücklegen, aber auch mit dem Fahrrad, Long- oder Kickboard, also dem schicken City-Roller. Viele dieser Fortbewegungsmittel gibt es inzwischen mit Elektromotor. Sauber und bequem. Doch Vorsicht! Mit Motor benötigen Kickboard, Segway und andere eine Typgenehmigung und Straßenzulassung. Der Fahrer muss eine Art Fahrprüfung oder sogar einen Führerschein machen, Helm tragen und das Gefährt versichern (siehe Kästen). Und selbst wenn die Fahrzeuge in Deutschland verkauft werden, heißt das nicht, dass sie auf der Straße fahren dürfen.

Beispiel: das E-Kickboard Egret von Walberg Urban Electrics. Der Elektroroller gehört bislang in keine Zulassungskategorie. Er ist weder Mofa noch E-Scooter (Roller mit Sitz) oder E-Bike. „Wir Hersteller suchen mit der EU in Brüssel seit Jahren nach einer Lösung“, sagt Firmengründer Florian Walberg. „Die Verhandlungen, an denen auch Hersteller wie Toyota und Honda teilnehmen, stehen kurz vor dem Abschluss.“ Ziel: feste Standards, um gefährliche Vehikel zu verhindern, gute Alternativen zu ermöglichen.



DAS SAGT DER ANWALT
AUTO BILD-Rechtsexperte
UWE LENHART

Hände weg von illegalen Fortbewegungsmitteln auf der Straße! Hält Sie die Polizei an, stellen Sie sich ahnungslos, zeigen Sie Einsicht und versichern Sie, das Gerät im Straßenverkehr nicht mehr zu benutzen. Über einen Anwalt sollten Sie eine Einstellung des Strafverfahrens wegen fehlenden Versicherungsschutzes gegen eine Geldzahlung anstreben.

1 E-LONGBOARD OHNE ZULASSUNG

Die meist aus den USA importierten und bis zu 35 km/h schnellen E-Longboards können als Klein- oder Leichtkrafträder gelten. Ohne Einzel- oder Typgenehmigung dürfen Sie damit nicht auf öffentlichen Straßen fahren, sondern nur auf Privat- oder Firmengelände. Gibt es eine Einzel- oder Typgenehmigung, muss der Fahrer je nach Höchstgeschwindigkeit mindestens eine Mofa-Prüfbescheinigung besitzen und einen Helm tragen. Er darf dann auch nicht auf Gehwegen fahren oder während der Fahrt telefonieren.

FAZIT Auch wenn sie Spaß machen, sind diese Gefährte meist noch nicht zulassungsreif.



➔ E-BIKE / PEDELEC VIEL FREIHEIT

Pedelecs gelten als Fahrräder, schließlich unterstützt der Motor nur beim Treten. Der Fahrer braucht weder Mofa-Prüfbescheinigung, Versicherung noch Helm, und es gibt keine Altersgrenze nach unten. Musikhören während der Fahrt ist erlaubt, Telefonieren nicht (25 Euro, ein Punkt). E-Bikes bis 25 km/h, hier sorgt der Motor auch ohne Treten für Vortrieb, darf man nur mit Mofa-Prüfbescheinigung, Versicherung und Helm fahren (Mindestalter 15 Jahre). Für schnellere E-Bikes gilt sogar eine Altersgrenze von 16 Jahren und Führerscheinpflicht.

FAZIT Hier lohnt ein genauer Blick. Pedelecs und E-Bikes sind gute Alternativen für die Stadt.

➔ SEGWAY EIN SONDERFALL

Für den Segway gab es bei Einführung keine Fahrzeugklasse, Fragen zu Zulassung und Fahrerlaubnis waren offen. Im Juli 2009 gab es über die Mobilitätshilfenverordnung grünes Licht. Seitdem darf einen Segway fahren, wer mindestens 15 Jahre alt ist, eine Mofa-Prüfbescheinigung vorlegen kann und einen Helm trägt. Außerdem muss der Segway versichert sein (Mofa-Kennzeichen reicht). Das Kennzeichen bekommt man direkt von der Versicherung, Kfz-Steuer wird nicht extra fällig. Kosten für die Versicherung: ab 60 Euro. Das Telefonieren ist natürlich auch auf dem Segway verboten. (60 Euro, ein Punkt)

FAZIT Der Segway zeigt: Auch ungewöhnliche Konzepte haben die Chance auf eine Zulassung.



Alle reden von Verkehrsinfarkt, Carsharing und New Mobility. Aber bei modernen Verkehrsmitteln steht der Gesetzgeber auf der Bremse. Also entschlackt jetzt bitte schnell die Vorschriften, passt die Gesetze den neuen Alternativen an und ermöglicht so die Zulassung von E-Kickboard und anderen.

2 SOLOWHEEL BISLANG NICHT ZUGELASSEN

Coolness mit Haken: Das Solowheel (Preis rund 1900 Euro) ist eine Art Segway ohne Lenker, hat aber bislang keine Straßenzulassung (siehe www.solowheel-germany.com). Erwischt die Polizei einen Solowheel-Fahrer auf einer öffentlichen Straße, darf sie das Gefährt sicherstellen, unbrauchbar machen und sogar vernichten. Der Gebrauch des Solowheels auf öffentlichen Plätzen oder Wegen verstößt gegen das Pflichtversicherungsgesetz (§§ 1, 6 PflVG). Diese Straftat kann mit einer Geldstrafe in Höhe eines Monatseinkommens geahndet werden.

FAZIT Schade, ohne Zulassung auf öffentlichen Straßen ist das Solowheel nur eine teure Spielerei.



3 E-KICKBOARD NOCH OHNE TYPGENEHMIGUNG

Ein Roller mit Elektromotor, faltbar und leicht, davon träumen Pendler und Carsharer. Doch noch sind E-Kickboards wie der Egret von Walberg Urban Electrics (links, ab 1200 Euro, www.my-egret.com) nicht für öffentliche Straßen zugelassen. Wer trotzdem damit fährt, riskiert ein Strafverfahren. E-Scooter (Elektroller mit Sitz) darf man bis Tempo 25 mit einer Mofa-Prüfbescheinigung (ab Tempo 25 mit Führerschein Klasse AM) fahren. Ein Helm ist hier Pflicht, das Telefonieren während der Fahrt verboten.

FAZIT Abwarten! Wenn Brüssel grünes Licht gibt, kann sich der Kauf für manchen Pendler lohnen.



Alleskönner für alle Tage?

Audi R8, Nissan Nismo und Chevrolet Corvette
im großen Vergleichstest



Außerdem im Heft

Von der Straße auf die Strecke:

Der Porsche Cayman GT4 tritt gegen seine Rennversion an

Der Schnellste auf dem Sachsenring:

Der M6 Competition ist der beste Serien-BMW im Supertest

Scannen und
App-Ausgabe
laden!



Auto Bild sports cars

Die PS-Instanz.

CHIPTUNING

Digitale Tuningboxen für Dieselfahrzeuge (JTD, CDI, TDCi, etc.) ab 148,- € + 20% Leistung und Drehmoment!
www.asa-tuning.de
+49 - 7622 - 673635

AUDI



Audi A3 Sportback 2.0 TDI quattro, EZ 10/14, Diesel, 150 PS/110 KW, 18600 km, 2x S-Line, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 6, Effizienzkl. B, Tel. 0918594000, **32.450 €**, (H), PLZ 92360,

Inserat AB53716185



Audi A6 3.0 TDI DPF quattro Avant S-Line, Autom., EZ 11/08, Diesel, 232 PS/171 KW, 205000 km, R-Kamera, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 02212/768185, **12.950 €**, (H), PLZ 50674,

Inserat AB70839916



Audi A6 Avant 3.0 TDI quattro S-Tronic S-Line MTM, Autom., EZ 02/13, Diesel, 313 PS/230 KW, 35000 km, AHK, Radio, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 0918594000, **52.950 €**, (H), PLZ 92360,

Inserat AB41693705

BMW



BMW X6 xDrive50i, Autom., EZ 11/08, Benzin, 408 PS/300 KW, 135240 km, NaviProf, Soft-Close, AHK, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 061429249910, **25.850 €**, (H), PLZ 65428,

Inserat AB30033838

BMW



BMW X1 xDrive25d, 1.Hd., EZ 09/12, Diesel, 218 PS/160 KW, 61000 km, Garantie, Klima, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Tel. 060719217607, **23.980 €**, (H), PLZ 64807,

Inserat AB82254563



BMW X3 xDrive30dA, Autom., EZ 01/12, Diesel, 258 PS/190 KW, 79079 km, Head-Up, AHK, Radio, CD, Navi, Tempomat, Xenon, Tel. 071315080819, **34.799 €**, (H), PLZ 74074,

Inserat AB60594322



BMW X1 xDrive20d, EZ 06/10, Diesel, 177 PS/130 KW, 116000 km, Garantie, Sportfahrwerk, Shzg., Navi, Scheckheft, Tel. 0607/19217607, **17.280 €**, (H), PLZ 64807,

Inserat AB25971521

CITROËN



Citroën C4 Aircross HDi 150 4WD Tendance/WR, EZ 04/13, Diesel, 150 PS/110 KW, 21713 km, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 03957/69990, **20.900 €**, (H), PLZ 17036,

Inserat AB99293110



Citroën C-Crosser FAP DCS Exclusive, 1.Hd., Autom., EZ 11/10, Diesel, 156 PS/115 KW, 59997 km, TOP, Radio, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0503194970, **18.795 €**, (H), PLZ 31515,

Inserat AB06056704

FIAT



Fiat Panda 1.2 4x4 Climbing, EZ 01/12, Benzin, 69 PS/51 KW, 74176 km, Klima, Dachreling, CD, Scheckheft, Euro 5, Effizienzkl. E, Tel. 03715333333, **6.944 €**, (H), PLZ 09120,

Inserat AB47695971

HONDA



Honda HR-V 1.6i 16V 4WD, EZ 12/04, Benzin, 105 PS/77 KW, 119000 km, Klima, Alu, Radio, CD, Scheckheft, Euro 3, Tel. 05135/925320, **6.850 €**, (H), PLZ 30938,

Inserat AB33451076

Jeden Monat neu im Handel!

Auto Bild allrad

HYUNDAI



Hyundai ix55 3.0 V6 CRDi Premium, Autom., EZ 05/12, Diesel, 239 PS/176 KW, 48200 km, CD, Leder, SD, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 03030207121, **22.990 €**, (H), PLZ 14055,

Inserat AB70058907

INFINITI



Infiniti EX 30d V6 GT Premium AWD, Autom., EZ 10/11, Diesel, 238 PS/175 KW, 51000 km, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Tel. 0307123058, **24.500 €**, (H), PLZ 12207,

Inserat AB74285253

ANZEIGEN-SONDERVERÖFFENTLICHUNG

FELGEN

DBV präsentiert neues Rad VIENNA



Mit dem neuen Rad VIENNA baut der Großhändler DBV aus Würzburg sein Angebot an qualitativ hochwertigen Leichtmetallrädern aus. Das in den Lackierungen „glossy black“ und „matt blue/gun metall“ erhältliche Rad überzeugt durch einen sportlich eleganten Chic sowie eine dynamische Anmutung. Die fünf rotationspolierten Doppelstreben lassen das VIENNA dabei zu einem optischen Highlight avancieren und machen aus jedem Fahrzeug einen echten Hingucker. Erhältlich ist das Rad in der Größe 8,0 x 18 mit verschiedenen Einpresstiefen. Selbstverständlich verfügt auch das VIENNA, wie alle angebotenen DBV-Räder, über ein KBA-Prüfzeichen sowie eine ABE. Im Internet steht ein umfangreicher Konfigurator zur Verfügung, der eine kostenlose und unverbindliche Anprobe individuell und kundenspezifisch am Fahrzeug ermöglicht.

www.dbv.eu

FAHRZEUGVEREDELUNG

Auf dem Mount Everest der Performance

performmaster versieht den AMG C 63 (S) mit 612 PS und 840 Nm Drehmoment.

Mit einem AMG C 63 oder gar C 63 S der Baureihe 205 fühlen sich viele sportliche Autofahrer bereits auf dem Olymp angekommen – egal ob klassische Limousine oder geräumiges T-Modell. Doch wie erfahrene Bergsteiger wissen, ist der beträchtlich höhere Mount Everest noch einmal eine ganz andere Dimension. Womit wir beim Leistungsveredler performmaster und dessen PEC Tuning-Modul für die erwähnten AMG-Modelle angekommen wären. Aktuell gibt der Prüfstand dort in beiden Fällen Höchstwerte von 612 PS / 450 kW und 840 Nm aus: So verkürzt sich die Zeit von 0 auf 100 km/h beim T-Modell im Vergleich zur Serie von 4,1 auf 3,8 Sekunden, von 0 auf 200 km/h sogar von 12,7 auf 11,4 Sekunden. Das ist im Vergleich zum Basisfahrzeug AMG C 63 (476 PS / 350 kW und 650 Nm) und bezogen auf die PS ein Sprung von 28% und beim Drehmoment sogar von 29 %. Während beim serienmäßigen C 63 inklusive S selbst mit Driver's Package zwischen 280 und 290 km/h Schluss ist, erklimmt die performmaster-Variante 310 km/h. Performmaster-Garantie-Versprechen für das PEC Tuning-Modul sind 24 Monate oder 100.000 Kilometer auf die komplette Motor-Getriebe-Einheit ab Erstzulassung. Und das im Schadensfall ohne Betragsobergrenze und Nachweispflicht eines Kausalzusammenhangs.

www.performmaster.de

LAND ROVER



Land Rover Range Rover Evoque TD4 Pure, EZ 10/12, Diesel, 150 PS/110 KW, 22931 km, PDC, Shzg., CD, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. B, Tel. 02373171622, **32.890 €**, (H), PLZ 58706,

Inserat AB09908337



Land Rover Defender 110 SW, EZ 03/11, 122 PS/90 KW, 68000 km, Klima, el.Winde, Dachträger, Tel. 03030207121, **31.990 €**, (H), PLZ 14055,

Inserat AB84813784

Auto Bild

AUTO BILD MOTORSPORT erscheint jede Woche als Extraheft in **AUTO BILD**

motor sport
 Näher dran ist nur der Fahrer

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Markt

Online-Anzeigen

Für Privatleute gratis!

Weitere Gebrauchtwagen finden Sie auf:
gebrauchtwagen.autobild.de



MERCEDES



Mercedes-Benz C250 T CDI 4Matic 7G-Tronic BlueEFFICIENCY, DPF, Autom., EZ 09/10, Diesel, 204 PS/150 KW, 85700 km, Navi, SD, Xenon, Euro 5, Tel. 026429063810, **23.800 €**, (H), PLZ 53489, Inserat AB04804437



Mercedes-Benz Viano CDI 2.2 FUN 4Matic Comand, kompakt, Autom., EZ 01/12, Diesel, 163 PS/120 KW, 32000 km, SHD, AHK, Kamera, CD, Navi, SD, Sthzg., Tempomat, Euro 5, Tel. 082029049924, **35.990 €**, (H), PLZ 82293, Inserat AB76930994

Auto Bild klassik

Jeden Monat
neu im Handel!

OPEL



Opel Mokka 1.7 CDTI Innovation ecoFlex 4x4, EZ 08/12, Diesel, 131 PS/96 KW, 20800 km, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. C, Tel. 04826860086, **18.990 €**, (H), PLZ 25551, Inserat AB42532676



Opel Insignia 2.8 V6 Turbo OPC, Autom., EZ 03/13, Benzin, 325 PS/239 KW, 67608 km, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 061429249910, **24.950 €**, (H), PLZ 65428, Inserat AB55308691

RENAULT



Renault Koleos Night & Day dCi 150 4x4, Autom., EZ 04/12, Diesel, 150 PS/110 KW, 28854 km, Leder, Navi, SD, Tempomat, Euro 5, Tel. 03377204010, **18.990 €**, (H), PLZ 15806, Inserat AB02452062



Renault Koleos dCi 175 FAP 4x4 Night & Day, Autom., EZ 10/13, Diesel, 173 PS/127 KW, 18000 km, CD, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 0913175430, **26.390 €**, (H), PLZ 91056, Inserat AB38371188

SKODA



Skoda Octavia Combi III 2.0 TDI greentec Elegance 4x4, EZ 08/14, Diesel, 150 PS/110 KW, 16200 km, AHK, CD, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. B, Tel. 02305/9734611, **26.790 €**, (H), PLZ 44579, Inserat AB99538644



Skoda Superb Combi Elegance 2.0 TDI 4x4 DSG, Autom., EZ 08/14, Diesel, 170 PS/125 KW, 13200 km, CD, Leder, Navi, Sthzg., Xenon, Euro 5, Tel. 05371944350, **29.490 €**, (H), PLZ 38518, Inserat AB24301017



Skoda Yeti 2.0 TDI DSG LK, Autom., EZ 07/14, Diesel, 140 PS/103 KW, 19150 km, CD, Leder, Navi, Scheckheft, Panoramadach, AHK, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 022349518132, **27.950 €**, (H), PLZ 50226, Inserat AB61780415

SSANGYONG



Ssangyong Korando 2.0 e-XDi DPF 4WD Sapphire, Autom., EZ 10/11, Diesel, 175 PS/129 KW, 84000 km, Radio, CD, Leder, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Tel. 0211/8893210, **14.490 €**, (H), PLZ 40589, Inserat AB27877830

SUBARU



Subaru Legacy Kombi 2.0 R Comfort, Autom., EZ 10/06, Benzin, 165 PS/121 KW, 40000 km, CD, Leder, SD, Tempomat, Euro 4, Tel. 0421413747, **9.990 €**, (H), PLZ 28207, Inserat AB22762374

SUZUKI



Suzuki SX 4 2.0 DDiS DPF 4x4 Comfort, EZ 02/12, Diesel, 135 PS/99 KW, 53300 km, Keyless Start, Sthzg., Klimaautomatik, 16 Zoll, CD, Leder, Euro 5, Tel. 0942122262, **13.490 €**, (H), PLZ 94315, Inserat AB32118687

TOYOTA



Toyota RAV4 4 2.2 D-4D 4x4 Edition, Autom., EZ 03/14, Diesel, 150 PS/110 KW, 28500 km, Navi, Tempomat, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 0201834050, **27.950 €**, (H), PLZ 45326, Inserat AB84963767

VOLVO



Volvo XC60 D5 Summum AWD, Autom., EZ 06/09, Diesel, 205 PS/151 KW, 143000 km, CD, Leder, Navi, Tempomat, Xenon, Euro 4, Tel. 0241900600, **19.980 €**, (H), PLZ 52078, Inserat AB15528263

VW



VW Amarok 2.0 BiTDI 4Motion Trendline, Autom., EZ 05/13, Diesel, 179 PS/132 KW, 51900 km, AHK, Scheckheft, Tempomat, Euro 5, Effizienzkl. D, Tel. 06201259030, **28.750 €**, (H), PLZ 69469, Inserat AB13354821



VW Touareg 3.0TDI R-Line, Autom., EZ 11/12, Diesel, 245 PS/180 KW, 74102 km, Sitzh., PDC, Tel., Radio, Leder, Navi, Scheckheft, Tempomat, Xenon, Euro 5, Tel. 06101/52670, **36.895 €**, (H), PLZ 61118, Inserat AB47284821



VW Tiguan 2.0 TDI DPF 4Motion BMT DSG Sport Style R-Line, Autom., EZ 05/13, Diesel, 140 PS/103 KW, 28700 km, AHK, Leder, Navi, Scheckheft, SD, Tempomat, Xenon, Euro 5, Effizienzkl. C, Tel. 06201259030, **28.750 €**, (H), PLZ 69469, Inserat AB12572948

SONSTIGES

www.russfilter.info
Tel. 0461-9403510

BIKES



SkyTEAM Skymini, 125 cm², Motorradzulassung, Mini Bike, ideal für Camping u. Freizeit, 5,8 KW/7,9 PS, 88 km/h, Elektro- und Kickstarter, 66 kg, große Modell- und Farbauswahl, sehr geringe Unterhaltskosten, steuerfrei, jetzt nur **1.199,- €**, solange Vorrat reicht, günstiger Versand direkt vom Importeur, **www.x-atv.de** Tel. 0461/5 05 44-40

AUTO BILD ALLRAD
Jeden Monat neu im Handel!

NUTZFAHRZEUGE



VERSCHEUDERT: 100x KASTENWAGEN! TÄGLICH NEUE! SOFORT MITNEHMEN! Ducato, Jumper, Boxer, Transit, Daily, Sprinter u. Master meist KLIMA, z.T. AHK, 2012 - NEU/TZ, alle Größen und Motoren, ab **9.998,-** FINANZIERUNG AUCH FÜR SELBSTSTÄNDIGE bei Bonität!
www.noellekg.de, Tel. 0202/40500.



Über 500 Ford Nutzfahrzeuge ständig auf Lager! Kostenlose Anlieferung Bundesweit! Ford Transit Courier, Connect, Custom, Pritsche, Dreiseitenkipper, Ranger ab 12.440 € in allen Varianten als Tageszulassung oder Neuwagen SOFORT verfügbar. 06031/6954021, 61169 Friedberg. Deutschlands größte Ford Ausstellung! Immer 1.000 Ford auf Lager! **www.ford-koegler.de**

www.autobild-klassik.de
Jeden Monat neu im Handel!

WOHNMOBILE

Kaufe Wohnmobile
03944 - 3 61 60
www.wohnmobilcenter-aw.de

www.autobild-sportscars.de

Second-hand

ALLES ÜBER
GEBRAUCHT-
WAGEN



**BMW X6
xDrive30d**

Baujahr
Laufleistung
Preis

2011
151.200 km
29.780 Euro

Gebrauchter BMW X6 (E71) ab 24 000 Euro

Schräge Nummer oder Trend-Tipp?

Allen Zweifeln zum Trotz: Der erste BMW X6 war ein Volltreffer und hat bis heute wenig Konkurrenz

WERBRAUCHTEINENSUV mit Fließheck und dem Fahrverhalten eines Sportwagens? Diese Frage stellen sich viele, als BMW den X6 das erste Mal auf der IAA 2007 zeigt. Das Konzept: Man nehme den existierenden X5, schneide ihm sein praktisches Kombiheck ab, ersetze es durch ein Fließheck und erschaffe damit eine neue Fahrzeuggattung. Name: SAC – für Sport Activity Coupé. Erster war BMW mit dieser Karosserieform jedoch nicht, schon 2006 kam SsangYong mit dem Fließheck-SUV Actyon (laut Hersteller übrigens ein SUC, Sports Utility Coupé).

Die bullige, kraftstrotzende Erscheinung des ersten X6 begeisterte weltweit rund 260 000 Kunden – Grund genug für Mercedes, das Konzept mit dem GLE Coupé zu kopieren. Erfolgreich ist er also, der X6. Aber ist er auch ein Tipp für trendbewusste Gebrauchtwagenkäufer?

Die müssen zunächst mindestens 24 000 Euro auf den Tisch des Verkäufers legen, darunter gibt es nur Kilometerkönige. Dafür bekommt der Käufer jedoch solide X5-Technik, Schwächen beseitigte BMW im Rahmen von drei Rückrufen (siehe Kasten

rechts). Für Vielfahrer ist ein Diesel erste Wahl. Der von uns getestete X6 xDrive30d vom Autohaus in Bremen (www.autohus.de) verbraucht im Schnitt 8,6 Liter – für einen 2,2-Tonnen-Koloss mit Allradantrieb und 245 PS ein guter Wert. Besonders empfehlenswert ist der 30d ab April 2010: Der zu diesem Zeitpunkt eingeführte, neu entwickelte Sechszylinder (N57) harmonisiert hervorragend mit der perfekt schaltenden ZF-Achtstufen-Wandlerturboautomatik (ab 28 000 Euro).

Zu den für SUV-Verhältnisse ungewöhnlich agilen Fahreigenschaften passen die druckvoll antretenden Achtzylinder-Benziner. Der 407 PS starke xDrive50i spurtet in 5,4 Sekunden auf 100 km/h, ist allerdings auch kaum unter 15 Litern zu bewegen (ab 26 000 Euro).

Mit einem Testverbrauch von 13,3 Litern kaum sparsamer ist der rare, nur von 2009 bis 2011 angebotene ActiveHybrid X6 (407 PS, ab 35 000 Euro). Den besten Kompromiss für den Alltag bieten klar die Diesel. Das sehen übrigens auch die Langfinger so: Nach dem Range Rover TDV6 war der X6 xDrive40d im vergangenen Jahr das meistgeklauete Auto Deutschlands.



FAZIT
Redakteur
LARS BUSEMANN

Schräg am X6 ist nur die Form. Fahrverhalten, Langzeitqualität und Zuverlässigkeit überzeugen. Die Schwächen teilt er sich mit anderen leistungsstarken SUV: Der Verschleiß an Reifen, Bremsen und Fahrwerk ist hoch und kostspielig.

URTEIL



Das X6-Cockpit kommt aus dem X5, wurde jedoch mit den Instrumenten aus dem 6er veredelt

Vorn sitzt es sich bequem und luftig wie im X5, auch hinten ist trotz der Dachlinie genug Platz



2008 kreuzte BMW Fließheck-Limousine mit SUV. Laut BMW-Definition ist der X6 übrigens ein SAC (Sport Activity Coupé)



ALTERNATIVEN



BMW X5 (E70)



ab

15 000
Euro

für ein zehn Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp
xDrive30d
(245 PS)

ab Baujahr 2010,
ab 20 000 Euro



Mercedes
M-Klasse (W164)



ab

10 000
Euro

für ein zehn Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp
ML 350
BlueTec
(211 PS)

ab Baujahr 2009,
ab 20 000 Euro



Range Rover Sport
(L320)



ab

10 000
Euro

für ein elf Jahre
altes Modell



AUTO BILD-Tipp
TDV6
(211 PS)

ab Baujahr 2011,
ab 25 000 Euro

DIE BELIEBTHEIT BEI DIEBEN HAT HOHE KASKOPRÄMIEN ZUR FOLGE

Kosten

Unterhalt	
Testverbrauch	8,6 l D/100 km
CO ₂	227 g/km
Inspektion	400-1000 Euro
Haftpflcht (24) ¹⁾	939 Euro
Teilkasko/150 SB (33) ¹⁾	889 Euro
Vollkasko/500 SB (33) ¹⁾	3318 Euro
Kfz-Steuer (Euro 5)	435 Euro

Ersatzteilpreise

Bremsscheiben und -beläge vorn	665 Euro
Generator (AT)	710 Euro
Starter (AT)	564 Euro
Kühlmittelpumpe (AT)	422 Euro
Spurstangenkopf vo. inkl. Vermessung	260 Euro
Endschalldämpfer	943 Euro
Kotflügel vorn links lackiert	1827 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadenfreiheitsklasse 1; 2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Technische Daten

Motor	Sechszyl.-Turbodiesel/v. längs
Ventile/Nockenwellen	vier je Zylinder/2
Hubraum	2993 cm ³
Leistung	180 kW (245 PS) bei 4000/min
Drehmoment	540 Nm bei 1750/min
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
0-100 km/h	7,2 s
Tank/Kraftstoff	85 l/Diesel
Getriebe/Antrieb	Achtgangautomatik/Allrad
L/B/H	4877/1983/1690 mm
Kofferraumvolumen	570-1450 l
Leergewicht/Zuladung	2230/495 kg

TECHNISCHE SCHWÄCHEN BESEITIGTE BMW IN RÜCKRUFKATIONEN

Bei zwischen Mai und November 2009 produzierten X5/X6 mit Sechszylinder-Diesel wurde die Dieselfilterheizung permanent mit Strom versorgt, was schlimmstenfalls zu einem Mo-

torbrand führen kann. BMW rief alle betroffenen Autos zurück. Bei bis Dezember 2010 gebauten X6 30d kann die Zusatzwasserpumpe ausfallen und der Turbolader überhitzen (eben-

falls Rückruf). Nicht zu unterschätzen: die Kosten für Verschleißreparaturen am Fahrwerk. So kann ein Satz neuer Markenreifen schon mal 2000 Euro kosten (285/35 R21).

Navigation

Das bis September 2009 angebotene DVD-Navi rechnet langsam und hängt sich oft auf. Die nachfolgende Festplatten-Navigation (Foto) arbeitet deutlich schneller und zuverlässiger.



Lenk- und Achsgelenke verschleissen vor allem bei üppig bereiften Exemplaren schnell. Der Tausch eines Spurstangenkopfes (inkl. Vermessung) kostet 260 Euro.



Bremsscheiben

Bei einem so schnellen und schweren Auto sind verschlissene Brems-scheiben ein häufiger Mangel. Im Juni 2009 produzierte BMW 500 Exemplare mit mangelhaften Bremsscheiben (Bruchgefahr), besserte aber sofort nach.



Lenkgetriebe

Von Mai bis April 2012 gebaute X5/X6 rief BMW wegen eines undichten Lenkgetriebes zurück. Bei Gebrauchten auf austretendes Servoöl achten.





OPEL GT: DER ÜBERFLIEGER KOMMT ZURÜCK

DIESER OPEL GT kann wie das Original von 1968 selbst Designgrößen namhafter Sportwagenbauer in den Schatten stellen. Auch der Neue muss in der Serie gar nicht mit Wahnsinnstechnik glänzen. Der wird sich mit seinem Aussehen von allein verkaufen – wenn die Preise am Boden bleiben.

ANDREAS MERKT, 83301 Traunreut

Diesen Imagerträger braucht Opel

Genau so einen Imagerträger braucht Opel doch! Aber warum gibt es keine Klappscheinwerfer wie beim Original? Verboten sind die ja nicht.

ALEXANDER HAUPT, 33602 Bielefeld

Unsinniges Türkonzept

Das Auto ist der Hammer, aber das Türkonzept ist Schrott! Ich weiß nicht, worauf man da stolz ist. Da, wo man jetzt so schön auf den Reifen schauen kann, sitzt bei mir im Winter der Schneematsch. Wie darf ich mir das beim GT Concept vorstellen? Die Tür schwenkt nicht auf, weil ein Eisblock alles blockiert?

JENS DÖRING, 99831 Creuzburg

Zweite GT-Generation nicht „pfui“

Dass Sie die zweite Generation des GT mit „pfui“ bezeichnen, enttäuscht mich sehr. Der Wagen weckt überall Emotionen. Bei Opel muss sich niemand wegen dieses Autos schämen!

MICHAEL MUCK, 08496 Neumark

PFLICHTTESTS FÜR SENIOREN

Neues Milliardengeschäft

Die Meinung Ihres Redakteurs Hauke Schrieber teile ich nicht. Das Problem, dass im Alter bestimmte Fähigkeiten nachlassen, sehe ich. Die meisten Fahrer gleichen dies aber durch defensive Fahrweise, einfachere Routen und nur kurze Fahrten im bekannten Umkreis aus. Ich sehe auch die hungrigen Löwen im Hintergrund: Immerhin dürften für einen Tauglichkeitstest an die 100 Euro anfallen – ein Milliardengeschäft!

HUBERT BERBERICH, 68199 Mannheim

Alle vier Jahre Tests für alle

Im Hinblick auf Pflichttests stimme ich Ihnen zu. Aber alle Autofahrer sollten sie machen müssen! Bei Rot über die Ampel, Stoppschilder-Missachtung, Handy am Steuer – das gibt es in allen Altersgruppen. Darum: alle vier oder fünf Jahre eine Fahrstunde und ein Gesundheitstest. Übrigens: Ich mache das bereits.

HERBERT WOLFF, 84069 Schierling



„Unser BMW i3 zeigt nach über 30 000 Kilometern kaum Bremsstaub. Kein Wunder: Wir bremsen fast nur noch per Rekuperation. Die E-Mobilität kann auch das Problem ‚Bremsenfeinstaub‘ lösen!“

Wolfram Klass aus 64625 Bensheim zur Feinstaubbelastung durch Bremsstaub



TOP 10 DER VIERZYLINDER

Verbrauchsgünstige Motoren

Es muss kein Sechs-, Acht- oder gar Zwölfzylinder sein. In Brot- und Butter-Autos gehören verbrauchsgünstige Motoren. Man muss auch keine 300 oder sogar 400 PS aus zwei Liter Hubraum quetschen. Ich wünsche mir ein Auto, das die Prüfstandswerte in der Praxis einhält.

FRIEDRICH K. GROPENGIESSER, 90522 Oberasbach

Mercedes-AMG A 45 fehlt

In Ihrer Auflistung haben Sie einen wichtigen Hersteller vergessen: Mercedes. Der derzeit leistungstärkste Serienvierzylinder der Welt im AMG A 45 hätte einen Platz unter den Top 10 verdient gehabt!

CHRISTIAN GÖBEL, 78050 Villingen-Schwenningen

ERSTER MIRAI-FAHRER

Fehler nicht wiederholen

Opa Schües hat den Durchblick. Wie er sieht auch Toyota, dass rein batteriebetriebene E-Autos zu viele Nachteile haben. Vor bald 20 Jahren kam der erste Prius auf den Markt, lange wurde er nicht ernst genommen. Hoffentlich macht die deutsche Industrie diesen Fehler bei der Wasserstofftechnik nicht noch einmal.

HEINRICH FURRER, 66424 Homburg

Keine Tankstelle in Kassel

Nach einer Testfahrt im Hyundai ix35 Fuel Cell wollte ich so ein Auto, aber in der nächsten Großstadt Kassel gibt es keine Tankstelle für Wasserstoff, und es ist auch keine für 2016 in Planung! Fazit: In Deutschland erdacht, in Japan gemacht.

FRANK TOEBE, 34295 Edermünde





Gestörte Wahrnehmung bei VW

Gut so! Endlich eine schonungslose Darstellung, wie Selbstherrlichkeit und gestörte Wahrnehmung der Realitäten bei VW unverändert an der Tagesordnung sind.

ANDREAS BERNDT, 14776 Brandenburg

KUNDENSORGEN IN VW-AFFÄRE

Erstaunen über Markentreue

Wie so oft schwimmen Sie im Gegensatz zu anderen Fachpublikationen wohltuend gegen den Strom. Danke für diese Offenheit, die sicher nicht jeden Anzeigenkunden freut! Erstaunlich bleibt für mich die Treue der von VW getäuschten Kunden.

PETER HOFFMANN, 70374 Stuttgart

Hoffnung auf US-Härte

Ich hoffe von Herzen, dass die Amerikaner bei VW gnadenlos zuschlagen werden. Denn es ist offensichtlich, dass man dort nicht bereit ist zu begreifen.

ERICH JANOSCHEK, 67659 Kaiserslautern

BITTE GEBEN SIE AUCH BEI ZUSCHRIFTEN PER E-MAIL IMMER IHRE POSTANSCHRIFT AN.

FOTOS: HERSTELLER, S. KRIEGER

KONTAKT

Abonnements: 0 18 06 - 18 15 33*
Leserredaktion: 0 18 05 - 01 52 95**

Leserbriefe: redaktion@autobild.de
Kummerkasten: www.autobild.de/kuka



AUTO BILD,
Brieffach 3910, 20350 Hamburg



*0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf** 0,14 €/Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk maximal 0,42 €/Min. Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen. AXEL SPRINGER 24H-SERVICE: Telefon: 0 18 06 - 63 00 30*

Impressum

HERAUSGEBER BILD/BILD-ZEITSCHRIFTEN

Kai Diekmann

CHEFREDAKTEUR

Bernd Wieland (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETER DES CHEFREDAKTEURS

Alexander Cohrs-Henschel

STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE

Tomas Hirschberger,
Christian Steiger (Content Supervisor)

ART DIRECTOR

Peggy Hiltrop, Henning Rucks

REDAKTIONSMANAGER

Andreas Borchmann

CHEF VOM DIENST

Mario PukSec

AUTOREN Dipl.-Ing. Wolfgang König (Sonderaufgaben), Claudius Maintz,
Martin Putz, Joachim Staat, Stefan Voswinkel

TEST UND TECHNIK Andreas May; Gerald Czajka (Stellvertreter,
Leiter Testabteilung), Dirk Branke, Jan Horn, Manfred Klangwald,
Henning Klipp, Mirko Menke, Dierk Möller, Berend Sanders

TESTKOORDINATION Gunnar Heisch

REPORTAGEN UND NACHRICHTEN Hauke Schrieber; Frank Rosin

INVESTIGATIV Matthias Moetsch

RATGEBER UND NEW MOBILITY Jörg Maltzan;

Bernd Volken (Stellvertreter), Lars Busemann, Stefan Szych

FOTOSYNDICATION Michael Grossmann

michael.grossmann@autobild.de, www.autobild-syndication.com

GRAFIK Martin Klug (stellv. Art Director);

Jennifer Behrens, Annika Fischbeck, Laura Kluczny,

Malte Matheus, Nadine Schulz

KOORDINATION Thomas Lammertz

REPRO Bernd Klinner, Heiko Loose, Rudolf Lösel, Marco Weidig

SCHLUSSREDAKTION Manfred Dzeick, Manfred Kolbe

DOKUMENTATION Wilfried Kock

AUSLANDSKOORDINATION Martine Wollborn-Moons

LESERREDAKTION Stephan Puls

AKTIONEN UND KOOPERATIONEN Maximilian Bitter, Olaf Leichert

ILLUSTRATOR Larson

STÄNDIGE MITARBEITER Timo Ahrens, Wolfgang Blaube,

Malte Buttner, Hendrik Dieckmann, Andreas Feßer,

Benjamin Gehrs, Lukas Hambrecht, Georg Kacher,

Roland Kontry, Bendix Krohn, Götz Leyrer, Jan-Henrik Muche,

Diether Rodatz, Frederik E. Scherer, Wolfgang Sperzel,

Dipl.-Ing. Wolfgang Theenhaus, Thomas Wirth

FOTOGRAFEN Harald Almonat, Toni Bader, Christian Bittmann,

Christoph Böries, Angelika Emmerling, Bernd Hanselmann,

Alfred Harder, Markus Heimbach, Sven Krieger, Martin Meiners,

Roman Rätzke, Thomas Ruddies, Uli Sonntag, Frank Stange, Ralf Timm

VERLAGSGESCHÄFTSFÜHRER Dr. Hans Hamer

VERLAGSLEITER Stephan Fritz

VERLAGSREFERENTIN Franziska Geertz

GENERAL MANAGER MARKETING Anett Groch

ANZEIGENLEITUNG Benjamin Klupp (verantwortl. für d. Inhalt d. Anzeigen)

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31

VERTRIEB (EINZELVERKAUF) Sales Impact GmbH & Co. KG,

20350 Hamburg; verantwortlich: Michaela Steen

WWW.AUTOBILD.DE Burkhard Knopke (Chefredakteur)

DRUCK Prinovis GmbH & Co. KG, Betrieb Ahrensburg,

Alter Postweg 6, 22926 Ahrensburg.

Das Papier von AUTO BILD ist umweltfreundlich

und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich

chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

ABONNEMENTS

Postanschrift: AUTO BILD Abo-Betreuung,

Brieffach 39 60, 20350 Hamburg;

E-Mail-Bestelladresse: autobildabo@axelspringer.de

Telefon: 0 18 06-18 15 33* Fax: 0 18 05-60 63 03**

ONLINE-ABOSERVICE

24-Stunden-Aboservice auch unter www.autobild.de/aboservice

AUTO BILD erscheint wöchentlich und kostet im Handel 1,80 Euro

(inklusive 7% Umsatzsteuer) pro Heftfolge.

Der Jahresabonnementpreis im Inland beträgt 1,80 Euro pro

Heftfolge zzgl. ortsüblicher Zustellgebühren. Bei Mitbezug des

AUTO BILD MOTORSPORT-Supplements erheben wir eine

zusätzliche Gebühr von zurzeit 0,10 Euro pro Heft. Preise für

Auslandsabonnements auf Anfrage. Ein aktuelles Abo-Angebot

finden Sie auf der letzten Seite. AUTO BILD wird als Zeitschrift

und digital vertrieben. Alle Rechte vorbehalten.

ISSN 0930-7095

axel springer



VERLAG Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

www.axelspringer.de, Telefon: 0 40-3 47 00

AUTO BILD ERSCHEINT IN 33 LÄNDERN.

DIE EUROPÄISCHEN TITEL DER AUTO BILD GRUPPE:

Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Türkei,

Griechenland, Polen, Kroatien, Schweiz, Österreich, Portugal,

Tschechien, Bulgarien, Ukraine, Estland, Finnland, Slowakei,

Lettland, Ungarn, Litauen, Spanien, Serbien, Montenegro,

Slowenien, Rumänien, Weißrussland

WEITERE AUSGABEN AUSSERHALB EUROPAS:

Argentinien, China, Georgien, Indien, Indonesien, Mexiko, Thailand

Faszination

DAS
SCHÖNSTE
ZUM SCHLUSS

**Sportler-Duell: Jaan
Akermanns Eissegler
schafft 140 km/h,
der 911 Carrera 290**

FOTOS: U. SONNTAG (2)



Estlands Eisstraßen

Im Porsche über das Meer

85 Kilometer auf dem Wasser – Estland besitzt das größte Eisstraßennetz Europas. Aber nur, wenn es kalt genug ist



Auf hoher See: Das Navigationsgerät zeigt an, wo sich der Porsche befindet

BITTE ABSCHNALLLEN! Wie bitte? Der Polizist meint es tatsächlich ernst. „Damit Sie zur Not schnell aus dem Wagen kommen“, erklärt er. Vor der Windschutzscheibe des knallroten Porsche 911 Carrera Cabrio wartet weit, weiß und in Eis erstarrt die Ostsee. Über die zugefrorene Bucht windet sich im Bogen eine öffentliche Straße. Vier Kilometer vom estnischen Haapsalu zur Noarootsi-Halbinsel.

Sieben Routen mit einer Gesamtlänge von 85 Kilometern führen in Estland in strengen Wintern über die Ostsee und den Peipussee im Osten des Landes. Längste Entfernung: 26 Kilometer vom Festland zur Insel Hiiumaa. In Europa ist so ein Netz aus Nass einmalig. Dass die Ostsee auf allen Eisrouten dicht macht, kommt allerdings selten vor, zuletzt 2011. Wichtigste Bedingung: zwischen 24 und 27 Zentimeter Eisdicke. Die aber bildet sich erst nach wochenlangem Frost.

Per Akkubohrer und Peilstab hat Roger Õiglas das Eis an diesem Morgen vermessen, dann die Strecke offiziell freigegeben. Zusammen mit seinem Vater Raivo unterhält er eine Fahrspur je Richtung, hat in der Frühe mit dem Pflug den Schnee der Nacht abgeräumt. Das Wetter ändert sich häufig an diesem Sonntag, auf dicke Flocken folgen blauer Himmel, Hagel und dann wieder Schnee. Die Streckenführung haben Vater und Sohn schon Anfang Januar abgesteckt, mit Seekarten sind beide zu Fuß über das Eis gewandert. Jetzt schlängelt sich „ihre“ Straße an Wacholder-Büschen entlang quer über die Bucht – immer auf Abstand zu den Felsen. „So ist die Straße stabiler“, sagt Raivo Õiglas, der seinen Job freiberuflich im Auftrag der Straßenbehörde macht.

Der rote Porsche quält sich über die matschige Auffahrt am Strand von Haapsalu, die vom Verkehr der letzten Tage arg ramponiert ist. Obwohl sich der Vorderwagen per Hydraulik hochpumpen lässt, kommt der Sportwagen kaum durch den matschigen Cocktail aus Sand und Schnee. „Am Eröffnungstag wollten 200 Autos hier >>



< Probebohrung: Roger Õiglas prüft mit Bohrer und Peilstab die Eisdicke. 24 Zentimeter müssen es sein

▼ Multifunktional: Der sowjetische UAZ 469 pflügt Schnee und schleppt manchmal Liegenbleiber frei

» rüber“, sagt Õiglas, „viele sparen so 40 Kilometer Umweg.“ Auf der längsten Eisstraße Estlands, der 26-Kilometer-Route zur Insel Hiiumaa, sind es statt zweieinhalb Stunden Fährpassage nur 30 Fahrminuten.

In nördlich gelegenen Ländern verbessern Eisstraßen die Verkehrsverbindungen erheblich. Die längste „Ice Road“ liegt in Kanada, führt fast 500 Kilometer über das Wasser und öffnet an rund 60 Tagen pro Winter.

Vor fünf Jahren, als alle estnischen Wasserstraßen befahrbar waren, sind in einem einzigen Winter 55 663 Wagen auf große Ostsee-Fahrt gegangen. Besonders an Wochenenden herrscht an vielen Auffahrten daher Staugefahr. „Warten Sie, halten Sie Abstand“, ruft Eismeister Raivo Õiglas immer wieder. Ein paar Augenblicke später erläutert er: „Zwischen zwei Autos müssen aus Sicherheitsgründen immer ein bis zwei Minuten Abstand liegen.“

Esten und Eis verbindet weit mehr als nur der Wunsch, schneller ans Ziel zu kommen. Auf der knallharten Ostsee liefern sich an diesem Sonntag alte Moskwitsch-, Saab- und Lada-Modelle ein beinhartes Rennen. Valdo Urb schwört auf eine ganz eigene Kombination: In seinem 36 Jahre alten Saab 96 sorgt ein zeitgenössischer Boxermotor von Subaru für Schwung auf der glatten Piste. „Eigentlich wollte ich gewinnen, jetzt bin ich Vierter. Aber das Rennen läuft ja noch“, sagt der Lehrer. Jeder Teilnehmer rast einzeln über den Rundkurs, Kampfrichter stoppen Zeiten. Eine der wenigen Frauen am Start ist Diana Pagar – in einem dunkelblauen Lada Samara. „Den habe ich vor einer Woche gekauft, für 300 Euro“, sagt die Renn-Amazone. Im Familienduell gegen »



Eisrennen: Teilnehmerin Diana Pagar vor dem Start zum Zeitfahren



In der Schwebel: Autos und Fähren kommen nicht zur Insel Kihnu, aber das Luftkissenboot!

FOTOS: U. SONNAG (4), C. BITTMANN



Verbremst: In einer kaum erkennbaren Kurve landet der Porsche in der natürlichen Leitplanke, muss am Ende vom Russen-Jeep UAZ (hinten) freigeschleppt werden

VIP-Vorteile exklusiv für Abonnenten!



**Gleich anmelden und
exklusive Vorteile sichern:
autobild.de/vip-lounge**

**Noch kein Abonnent?
Jetzt bestellen
und 30 % sparen!**

Gleich bestellen auf autobild.de/testen

Die Auto-Instanz.

**Auto
Bild**

» ihren Mann liegt sie in diesem Moment vorn, der Gatte ist dummerweise gegen einen Haufen Schnee gewonnen.

Festgefahren ist die Situation anfangs auch mit dem 370-PS-Porsche. Dicke Flocken nehmen Himmel, Horizont und Piste jeden Kontrast, ein weißer, eisiger Einheitsbrei umgibt den 911. Wo um Himmels willen ist die Straße? Grenzen verschwimmen, eine enge Kurve, rums, der Porsche steckt im Schnee. Aber zum Glück gibt es Raivo Öiglas und seinen UAZ 469. Der 28 Jahre alte und 1,7 Tonnen leichte Russen-Jeep zieht den roten Renner aus der biologisch abbaubaren Leitplanke.

Jaan Akermann dagegen steuert den deutschen Sportwagen, als fahre er auf Schienen. Der junge Mann aus Pärnu hatte gefragt, ob er mal ans Lenkrad des 110 000 Euro teuren Cabrios darf. Klar darf er, denn mit rutschigen Belägen kennt sich der Eissegler bestens aus, gehört in Estland zu den Besten seines Sports. „Man muss das richtige Gefühl im Po haben, das ist beim Eissegeln und Autofahren ähnlich“, sagt der 28-Jährige. Nach dem Ausflug auf vier Rädern steigt der Sportler wieder auf Kufen um, legt sich in seinen bis zu 140 km/h schnellen Schlitten und segelt davon.

Diplomatin Cornelia Godfrey nimmt lieber ihren komfortablen Volvo XC60. Nach fast acht Kilometern hin und zurück über die Bucht von Haapsalu ist die Stellvertreterin der österreichischen Botschafterin in Tallinn begeistert: „Ein tolles Gefühl, mit dem Auto einfach so über das Wasser fahren zu können“, sagt sie. Beifahrerin



Zeitgewinn: Das Auto ist bis zu zwei Stunden schneller als manche Fähre



Warm eingepackt: Dank Heizung und estnischer Strickklamotten spürt Redakteur Claudius Maintz die drei Grad unter null kaum



Tempolimit nach Wahl:
Zwischen 25 und
40 km/h können unter
dem Eis gefährli-
che Wellen entstehen

EISDICKE

24

... Zentimeter,
besser 27, muss
das Eis mindestens
dick sein, bevor
jede der sieben Eis-
straßen Estlands
über insgesamt
85 Kilometer frei-
gegeben wird.

FOTOS: U. SONNITAG (3), LÄÄNE ELJA, KÄRNÄU, MANFRED HÖRVATH



**Versenkt: Der VW Touareg fuhr bei Rohuküla
auf einer gesperrten Eisstraße**

Irmela Heinsius ist besonders von der Anzeige des Navigationsgerätes beeindruckt. „Der rote Punkt auf dem Meer – das waren wir! Ein Wahnsinns-erlebnis“, sagt die Hoteldirektorin.

Zur Sicherheit sind Schneeschaukel und Abschleppseil im Kofferraum des 911. Beides ist zwar empfehlenswert, aber nicht vorgeschrieben. Die Einhaltung bestimmter Regeln dagegen schon. 10 bis 25 km/h sind erlaubt, ebenso 40 bis 70. Und dazwischen? „Bloß nicht“, sagt Öiglas, „unter dem Eis können Wellen entstehen, die Risse verursachen können.“

Ist die natürliche Fahrbahn nicht stabil genug, bleiben die Straßen gesperrt. Wer trotzdem rausfährt, riskiert sein Leben – oder sein Auto. In diesem Winter ist ein VW Touareg abgesoffen, der Fahrer blieb unverletzt. Ohnehin liegt das maximal zulässige Gewicht bei zwei Tonnen – zu wenig für die meisten SUV. Abends schließen die Straßen, daran halten sich selbst die ansonsten eher tollkühnen Fischer von der Insel Kihnu. In alten, leichten Motorradgespannen aus sowjetischer Produktion wagen sie sich fast bei jedem Wetter aufs Meer, das Handy stets in einer wasserdichten Tasche.

Auch Streckenposten Öiglas ist erst neulich mit seinem UAZ eingebrochen, der Wagen versank halb im Wasser, konnte wieder herausgezogen werden. Sollte es schlimmer kommen, ist immer ein Messer an Bord: Um das faltverdeck schnell aufzuschneiden. Außerdem hat Öiglas früher bei der See-rettung gearbeitet. Besser ist das...

Claudius Maintz



**Quälerei: Der 911 mit
Heckantrieb kommt
nur mit Schwung die
Rampe zwischen
Eis und Strand bei Haap-
salu herauf**



Schulweg

Eltern-Stau vor einer Berliner Schule:
Autos, Fußgänger, Radfahrer kommen sich
in die Quere

FOTOS: H. ALMONAT, R. TIMM, S. HABERLAND, KATEGORIE ORIGOO: MBWS/RALPH SONDERMANN

Ärger um Eltern-Taxis

Aus falsch verstandener Fürsorge chauffieren Eltern ihre Kinder bis vors Schultor und gefährden dabei andere. Die Politik fordert Bannmeilen

JEDEN MORGEN das gleiche Chaos: Auto an Auto, blockierte Einfahrten, Gehwege und Lehrerparkplätze vor vielen Grundschulen. Eltern begleiten derweil ihren Nachwuchs bis ins Klassenzimmer. Andere halten in zweiter Reihe und lassen ihre Kinder aussteigen, während wieder andere rangieren und dabei Fußgänger und Radfahrer behindern. Schule als Drive-in-Schalter.

„Drei Viertel aller Grundschulen klagen über Probleme mit Elterntaxis“, sagte jüngst der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Michael Groschek (SPD). Er fordert ein absolutes Halteverbot vor Kitas und Schulen. „Es ist ein Teufelskreis“, sagt Claudia Neumann vom Deutschen Kinderhilfswerk, „denn immer mehr Eltern bringen ihr Kind mit dem Auto, weil sie den Verkehr für zu gefährlich halten. Dabei verursachen sie diesen mit.“

Neben Ängsten nennt Lehmann Zeitmangel, Bequemlichkeit und Witterung als die häufigsten Gründe, warum Eltern den Nachwuchs fahren. Während sich 1970 noch 91 Prozent der Kinder laut einer Forsa-Umfrage allein auf den Schulweg machten, schrumpfte der Anteil 2012 auf 50 Prozent. Dabei ist das Unfallrisiko für Kinder, im Pkw zu verunglücken, höher als zu Fuß, so die Auswertung des Sta-

tistischen Bundesamtes: Rund 37 Prozent kamen 2014 im Auto zu Schaden, 23 Prozent als Fußgänger. Dass auch Elternparkplätze Gefahren bergen, zeigte ein tragischer Unfall vor einer Grundschule in Reichshof-Hunsheim (NRW). Im Dezember verletzte dort eine Autofahrerin eine Sechsjährige tödlich.

Um die Elterntaxis auszubremsen, informieren Schulen per Flyer, Plakate, Elternabende. Auch die Polizei sucht das Gespräch vor Ort und verteilt notfalls Knöllchen. „Wer nicht auf das Auto verzichten kann, sollte sein Kind an einer sicheren Stelle in einem großen Abstand zur Schule absetzen“, fordert Minister Groschek. Vorteil solcher „Kiss and go“-Zonen: Der kurze Schulweg fördert Selbstständigkeit und soziale Kompetenz, macht fitter und konzentrationsfähiger.

Viele Schulen beteiligen sich an den alljährlichen Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule“ (www.zu-fuss-zur-schule.de), um Auto-Alternativen wie etwa begleitete Laufgemeinschaften zu zeigen. Denn niemand ruft dazu auf, kleinere Kinder allein loszuschicken. Der Hamburger Verkehrserziehungsexperte Matthias Dehler hat festgestellt: „Der Impuls geht am besten von den Kindern aus. Wenn sie sich gegenseitig anspornen und die Eltern überzeugen, ist das am wirkungsvollsten.“ sf



„Die morgendliche Verkehrssituation vor vielen Schulen ist nicht mehr akzeptabel.“

Michael Groschek (SPD), Verkehrsminister NRW



SCHREIBEN
SIE UNS

Sie wollen uns Ihre
Meinung zu diesem
Thema sagen?

AUTO BILD,
Brieffach 39 40,
20350 Hamburg

E-Mail:

redaktion@autobild.de

Stichwort:

Eltern-Taxis

VOR 25 JAHREN



HEFT 6/1991. Kurz vor Frühlingsbeginn gibt es die ersten Bilder des Cabrios auf Basis des Audi 80/90. Das Stoffdach faltet sich auf Knopfdruck unter einen Deckel im Heck und verriegelt sich beim Schließen selbst. Zum Verkaufsstart im Mai gibt es das Auto nur mit einem 133 PS starken 2,3-Liter-Fünfsylinder, ab 1995 mit einem 90-PS-Dieselmotor.



**DAS LETZTE
WORT**

Redakteur
CLAUDIUS MAINTZ

WO SCHLEICH- WERBUNG ANFÄNGT

NEULICH IM Kinderprogramm: Ein T5-Bulli fährt durchs Bild, am Steuer der Moderator. Jeder Knirps konnte bei den Außenaufnahmen erkennen: ein VW! Trotzdem hatte der öffentlich-rechtliche Kanal das Markenemblem unkenntlich gemacht. Fand ich übertrieben. Vor einer Partie des VfL Wolfsburg haben Spieler Interviews gegeben. Dabei fuhren Sie in VW-SUV über künstliche Hindernisse. Fußball? Reine Nebensache, die Autos standen im öffentlich-rechtlichen Fokus. Das war zu viel PR! Augenmaß ist gefragt. Der VW Bus des Kindermoderators ist ein roter Faden im Film, er befragt darin Kinder. Es könnte ebenso eine V-Klasse sein. Die Tiguan vor dem VfL-Spiel waren dagegen nur überflüssig.

Friedrichshafen

Wangen im Allgäu



Bregenz



Gemeinde Reutte

JETZT ANMELDEN UND IM MAI DURCHSTARTEN!

Brand bei Bludenz



Fahren Sie mit bei der Bodensee-Klassik vom 5. bis 7. Mai 2016

Bereits zum fünften Mal geht es in die wunderschöne Bodensee-Region. Es warten viele neue Strecken und Highlights auf Sie: grandiose See- und Alpenpanoramen, herrliche Straßen, malerische Landschaften und Orte und viele tolle Etappen-Events. Lassen Sie sich dieses unvergessliche Erlebnis für Oldtimer und Youngtimer nicht entgehen und fahren Sie mit!

Anmeldung und alle Infos zur Rallye unter: www.bodensee-klassik.de



württembergische

Der Fels in der Brandung.



SONAX®

// Kongresskultur
Bregenz
The Art of Hosting

VORSCHAU



AM 19. FEBRUAR IM NEUEN HEFT
Die nächste Ausgabe erscheint am Freitag – unter anderem mit diesen Themen:



Abschleppseile vor der Zerreißprobe

An ihnen kann eine ganze Menge hängen – deshalb ist die Qualität von Abschleppseilen von immenser Bedeutung. Im **Test** müssen sechs Produkte beweisen, dass sie halten, was sie versprechen.



Was kann die A-Klasse im Designerkleid?

Der neue **Infiniti Q30** trägt die Technik der Mercedes A-Klasse, ist aber noch auffälliger gestaltet und dabei rund 1000 Euro günstiger. Wir testen, was er kann.



Mercedes S-Klasse für 3000 Euro

Vor 18 Jahren hat der Mercedes **W220** viele Innovationen in die Autowelt gebracht – zum Beispiel das erste Abstandsradar der Welt. Heute gibt es die alte S-Klasse schon für rund 3000 Euro.



Dieses Auto ist ein Abenteuerspielplatz für Erwachsene! Mit dem neuen **Lada Urban**, dem Nachfolger des legendären Niva, haben wir so richtig Spaß gehabt.

KOMM INS AUTO-ABENTEUERLAND!

Vorläufige Themenauswahl, Änderungen aus Aktualitätsgründen möglich

AMAZON.DE GUTSCHEIN GRATIS

JETZT AUTO BILD IM ABO SICHERN

IHRE VORTEILE:

- ✓ 51 Hefte für nur 1,80 € pro Heft
- ✓ 30,- € amazon.de Gutschein als Dankeschön
- ✓ 4 Hefte gratis bei Bankeinzug
- ✓ Portofrei ins Haus

➔ Exklusive Vorteile auf www.autobild.de/vip-lounge



JETZT BESTELLEN:
 autobild.de/lesen

0 18 06 / 18 15 33

0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146705 + 06

Bitte bei der Bestellung angeben



Ich bestelle AUTO BILD zum Preis von zzt. 1,80 € pro Heft (51 Hefte / Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 4 Hefte GRATIS! Nach Ablauf des 1. Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. AUTO BILD erscheint im Verlag Axel Springer SE, Axel-Springer-Platz 1, 20355 Hamburg, vertreten durch den Vorstand, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 154517 B. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter <http://www.lesershop24.de/widerruf/axel-springer-se>.

NEXT GEN NAVI



BEST PRODUCT
Oberklasse
CAR & HIFI 1/2016



Z-N626 NEXT GENERATION NAVITAINER

Zukunft ist Vertrauenssache – ZENEC macht mit dem Z-N626 den nächsten Schritt in die Zukunft.

Die neueste iGO Primo Nextgen Navigation bringt Sie noch smarter, noch genauer und noch schneller an Ihr gewünschtes Reiseziel. Detailgenaue Kartendaten für 47 Länder mit mehr als 6 Millionen Premium P.O.I. und 3-D Darstellung von Geländen und Sehenswürdigkeiten machen das Navigieren zu einem Erlebnis. Auch dank der integrierten Unterhaltungsfunktionen.

Genießen Sie Ihren Lieblings-Radiosender dank führender Multitunerlösung mit ausgefeilter DAB+ Technologie. Wechseln Sie zu Ihren anderen Medien (CD, DVD, USB oder Ihrem Smartphone), und erleben Sie Musik und Videos in Spitzenqualität. Oder lassen Sie sich von Gracenote Mood eine persönliche, emotionale Playlist Ihrer Songs vom USB-Stick erstellen. Dank der best-in-class Bluetoothseinheit von Parrot erledigen Sie notwendige Telefonate gezielt, unaufgeregt und verkehrssicher.

NextGen Navigation und innovatives Multimedia – der Z-N626 ist eine Investition in die Zukunft, die sich lohnt.

Konfigurieren Sie das perfekte Multimediasystem für Ihr persönliches Fahrzeug: <http://configurator.zenec.com>

Vertrieb: ACR AG, Bad Zurzach, Schweiz · ZENECs Z-N626 gibt es bei autorisierten ZENEC-Fachhändlern. Alle Händleradressen finden Sie auf www.zenec.com

 **ZENEC**
TOUCH ANOTHER WORLD

Hinten Action. Vorne Kamera.



Mit der neuesten
EU6-Technologie.

Der neue Touran. Mit optionalem „Car-Net App-Connect“. Allem gewachsen.

Man kann seine Augen nicht überall haben – aber trotzdem müssen Sie nichts verpassen. Kombiniert mit Ihrer GoPro® Kamera¹ und der Volkswagen App „Cam-Connect“ haben Sie das Geschehen auf der Rückbank immer im Blick. Egal, was hinten gespielt wird – Ihnen entgeht nichts.

Im Volkswagen PrivatLeasing. Jetzt neu: mit RückgabeschutzPlus.²



Volkswagen

¹Die GoPro® Kamera und deren Zubehör gehören nicht zum Lieferumfang des neuen Touran und müssen separat von Ihnen erworben werden. Die beschriebene Funktion ist kompatibel mit folgenden Versionen: GoPro HERO3, HERO3+ und HERO4 Kameras. GoPro HERO und die entsprechenden Logos sind Markenzeichen von GoPro, Inc. in den Vereinigten Staaten und anderen Ländern. © 2015 GoPro, Inc. Alle Rechte vorbehalten. ²Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. RückgabeschutzPlus in Verbindung mit einem PrivatLeasing-Vertrag der Volkswagen Leasing für alle Volkswagen Pkw Neufahrzeuge (ohne Zulassung) und Vertragslaufzeiten von 24 bis 48 Monaten. Ihr Volkswagen Partner informiert Sie gern. Abb. zeigt optionale Sonderausstattung.